LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA

Nr 25 (10). WARSZAWA, PAŹDZIERNIK 1925. Rok II.



WEZUWJUSZ Z SAMOLOTU

*

*

*

Otwarcie lotniska w Łodzi

Niż barometryczny z półwyspu Skandynawskiego trzymał nas przez miesiąc niemal cały w szponach wiatrów zachodnich i niepogody, ustępując poprawie ciśnienia dopiero w drugiej połowie września. Odbiło się to niefortunnie na imprezach lotniczych Ligi Obrony Powietrznej Państwa — nie przeszkodziło jednak publiczności łódzkiej i gościom z Warszawy przyjąć udział w uroczystościach otwarcia w Łodzi pierwszego lotniska Ligi w Polsce. Pomimo deszczu a nawet i gradu, śród powiewających sztandarów i łoskotu motorów, nastąpiło otwarcie portu lotniczego, które stanowi niewątpliwie jeden z najwybitniejszych faktów działalności Ligi w roku bieżącym.

Rayski

Dzień 21 września wplótł w wawrzyny lotnictwa wszechświatowego pomiędzy imiona Pelletiera d'Oisy, Arracharta, Cobhama, Lowell Smitha, Eckenera jedno imię polskie, znane każdemu w Polsce imię Ludomira Rayskiego.

Znakomity pilot lotem okrężnym Paryż — Madryt — Casablanca (Marok) — Tunis (Tunisja) — Ateny — Konstantynopol — Warszawa, odbytym z rekordową regularnością w ciągu dni 6 podczas których przelatuje dystans 7850 km. w linji prostej w 47 godz. 20 min. lotu, stanął pod względem sprawności lotniczej na równej stopie z Pelletier D'Oisy, wykazując nie mniejszą intensywność, umiejętność i regularność od wielkiego mistrza francuskiego lotnictwa w pierwszym, najregularniejszym właśnie okresie jego lotu z Paryża do Szanhaju.

Rayski, zdobywając sobie laury najwyższej klasy w lotnictwie światowem, zdobywając je na zwyczajnym samolocie wojskowym i bez jakiejkolwiekbądź planowej organizacyjnej pomocy po drodze, sławą swą podnosi lotnictwo polskie za granicami kraju do waloru, którego zamilczeć nie będzie można.

Nasze manewry a lotnictwo

W wielkich manewrach naszych lotnictwo ma swe piękne karty i swe ofiary. Udział jego nie został dostatecznie wyzyskany dla stworzenia jasnego poglądu na jego przyszłą rolę. Stanowił on zaledwie skromny, nader nawet skromny fragment możliwości, jakie daje już, dać może i da z pewnością lotnictwo w przyszłej wojnie. P major Romeyko poświęca udziałowi lotnictwa na manewrach kilka spostrzeżeń i uwag, z któremi czytelnicy zapoznają się w dziale lotnictwa wojskowego.

Nie dyskutując poszczególnych operacji podkreślamy jedynie fakt, że manewry potwierdziły w całej rozciągłości przekonanie, które głosiliśmy zawsze, od czasu naszej wojny 1920 r., iż użycie lotnictwa przeciw konnym masom nieprzyjacielskim jest n a j s k u t e c z n i e j s z y m, n a j s z y b s z y m, a co najważniejsze — n a j e k o n o m i c z n i e j s z y m środkiem walki. Powiemy więcej, w wypadkach niewątpliwej przewagi mas kawaleryjskich przeciwnika, z jaką zawsze spotykać się będziemy na wschodnich rubieżach, przeciwdziałanie kawaleryjskie z naszej strony przy największej nawet wartości jazdy będzie szybko wystrzępione i bezwzględnie ustąpi miejsca naszej broni powietrznej.

Olbrzymie znaczenie łączności na długich frontach obecnych uwydatniło się w pewnym stopniu i na naszych manewrach. Wątpimy czy łączność ta może być uważana za dostateczną. Wprowadzenie samolotu do łączności na manewrach było wprawdzie małym tylko eksperymentem, ale było eksperymentem twórczym, który rokuje najlepsze nadzieje.

I jeżeli w konsekwencji polskich manewrów powstanie u nas lotnictwo ataku oraz lotnictwo specjalne do łączności międzysztabowej i łączności sztab-linja przystosowanemi do tego celu samolotami, znaczenie manewrów będzie niezmiernie donośne.

Gabriel d'Annunzio generałem lotnictwa

Rząd Mussoliniego otaczający swą troskliwą opieką lotnictwo mianował w początku września wielkiego pisarza włoskiego generałem aeronautyki.

Gabriel d'Annunzio należy we Włoszech do najczynniejszych propagatorów idei lotniczej nie tylko myślą, ale i czynem, służył bowiem w czasie wojny jako obserwator w lotnictwie, gdzie otrzymał oznaki majora. Nominacja Mussoliniego jest uznaniem zasług mistrza pióra, ogółowi naszemu znanego z pięknych kart „Forse che si forse che no" i „La Nave", na polu tworzenia włoskiej siły powietrznej. Jak wiadomo za prace literackie wielkiego maestro, d'Annunzio obdarzony został pięknym pałacem w Monte Nevaso.

Uroczystości Zeppelina

Sierpień zakończył się w Niemczech uroczystościami z okazji 25-lecia pracy ś. p. Zeppelina. Dwudziestopięciolecie stało się nietylko świętem z powodu ostatnich sukcesów sztywnych sterowców niemieckich, ale dało asumpt do manifestu dr. Eckenera nawołującego do zapisów na fundusz narodowy 6 miljonów marek na budowę nowego potężnego statku o pojemności 105 tys. metrów sześciennych wodoru i, ze względów na jego pokojowe zastosowanie, została wniesiona do Rady Ambasadorów petycja o zezwolenie na jego budowę wbrew klauzulom pokoju wersalskiego. Jeszcze więc raz powstanie w Radzie Ambasadorów zagadnienie czem się różni sterowiec pokojowy od wojennych niemieckich sterowców.

Katastrofa na Oceanie Spokojnym

Przygotowywany od roku 1924 przez rząd Stanów Zjednoczonych wielki przelot trzech samolotów z San Francisco do Honolulu na wyspach Hawajskich ponad Oceanem Spokojnym zakończył się niepowodzeniem — żaden z wielkich płatowców wodnych do hawajskiego portu nie dotarł. Nie będziemy się zastanawiać nad przyczynami tej lotniczej porażki i nie będziemy tu wchodzić w to, czy to defektom silnika, czy zbyt potężnej wichurze, czy błędom obsługi przypisać ją należy — jeden fakt chcielibyśmy tu podkreślić, fakt doniosły, iż, pomimo wichury i burzy, zagubione płatowce przez dni około dziesięciu trzymały się na falach, dzięki doskonałej konstrukcji swych łodzi. Uratowanie załogi tej tylko konstrukcji zawdzięczać należy. Świadczy to, że bezpieczeństwo w lotnictwie nie jest już dziś na łasce lub niełasce silnika.

Imponujący lot płk. Ludomira Rayskiego.

Imię pułkownika Ludomira Rayskiego, tak znane i często powtarzane w Polsce oddawna, od pierwszej chwili jego bohaterskiego przelotu z obozu gen. Żeligowskiego nad morzem Czarnem do Polski, czy to z powodu jego czynów wojennych w latach naszej wojny z Rosją, czy z powodu jego sławnego udziału w alpejskim Locie Okrężnym, jednej z najtrudniejszych sportowych imprez lotniczych świata, czy też z czasów jego współpracy z gen. Levêque, jako zastępcy i pomocnika Szefa Departamentu lotnictwa, od czasu opuszczenia przezeń tego stanowiska jakby znikło z horyzontu. Odsunąwszy się w ciszę „freblówki", jak nazywał Szkołę Sztabu Generalnego, oddawał się tam pracy, rok cały spędzając na uboczu życia lotniczego. Krótkie, urywane telegramy PAT'a, nie dające ani ciągłości, ani szczegółów, przypomniały Polsce Ludomira Rayskiego.

„Rayski w Casablanca", „Rayski w Tunisie".

Skrzydła polskie unoszą się ponad górami Hiszpanji, nad bastjonami Gibraltaru, przemierzają olbrzymie przestrzenie afrykańskich wybrzeży nad Marokiem, Algierem, Tunisem, mkną nad morzem Śródziemnem i nad Adrjatykiem, unoszą się nad krajami starożytnej cywilizacji—Kartagena, Ateny.

Nikt nas nie przyzwyczaił dotąd do marzeń podobnych—z temi dalekiemi, egzotycznemi krajami wiązały się w wyobraźni zawsze imiona Garros'a, Vuillemin'a, Pelletier d'Oisy, Arrachart'a. Nie dziwiłby się nikt, owszem szeroko by się nawet rozwodziła prasa, gdyby w tych depeszach wyczytała nazwiska Cobhama lub Thieffry — tak dalece rozmach tego przelotu odbiega od naszej normalnej skali. .

Tymczasem 21 września nad lotniskiem warszawskiem koło godz. 5-ej po poł. w kierunku ze Lwowa pokazał się mały ruchomy punkcik. Był to Breguet XIX pułk. L. Rayskiego, przybywający wprost z Konstantynopola, bez żadnego lądowania po drodze.

Lot ten, którego opisowi więcej poświęcimy miejsca w najbliższym numerze, rozpoczął się w dniu 16 września. W dniu tym płk. Rayski odlatuje z Paryża z mechanikiem polskim, sierż. Kubiakiem, o godz. 7-ej rano w zamiarze niezatrzymywania się na przestrzeni Francji i Hiszpanji i lądowania w Casablanca. Silnik zawodzić go zaczyna nad Pirenejami, wobec czego skręca ku Madrytowi, gdzie ląduje po przebyciu 1200 km. o godz. 1-ej w południe i poświęca się pracy nad silnikiem. Nazajutrz Rayski odlatuje o godz. 8-ej rano do Casablanca (1000 km.), gdzie ląduje o 6-ej wiecz. Następnego dnia, 18-go września, odlatuje o 8-ej rano do Tunisu (1800 km.), dokąd wśród mgieł i chmur przybywa o godz. 7-ej wiecz. Loty te wykonuje bez żadnych lądowań po drodze.

Z Tunisu Rayski ma przed sobą trudny, nadmorski przelot, orjentacja według kompasu, żadnych pomocniczych czy ratunkowych statków po drodze. Silny wiatr przeciwny. Rayski zamierza lecieć w prostej linji do Stambułu. Już dostaje się nad terytorjum półwyspu bałkańskiego, dolatuje do Salonik, lecz wyczerpujący się zapas benzyny skłania go do zawrotu z drogi. Leci do Aten, gdzie ląduje późno, o godz. 9-ej wieczorem. Dnia tego przebywa 1600 km. Całonocna rewizja motoru przy ognisku, egzamin sprawności polskiego mechanika i nazajutrz dn. 20-go lot do Konstantynopola (650 km.) o godz. 9-ej rano i lądowanie o godz. 2-ej. Nazajutrz, dn. 21-go, o godz. 9-ej min. 50 rano, płk. Rayski odlatuje z Konstantynopola i po przelocie ponad Turcją, Bułgarją, Rumunją, górami bałkańskiemi i dwukrotnie nad Karpatami, bez zatrzymań w drodze, o godz. 5-ej ląduje w Warszawie (1600 km.), nagle i niespodziewanie.

W ten sposób zakończony został ten świetny przelot długości 7850 km, w 6 dni, względnie 47 godz. 20 min.—rezultat, z którego tylko jeden płk. Rayski nie zupełnie jest zadowolony.

Jeżeli teraz, chcąc zdać sobie sprawę z uwydatnionej sprawności lotniczej w tym raidzie, porównamy go ze sławnemi lotami najwybitniejszych pilotów świata, a więc np. ze sprawnością lotniczą wykazaną w locie Pelletiera D'Oisy w ciągu pierwszych sześciu dni lotu Paryż—Szanhaj, t. j. w najregularniejszym okresie tego lotu, to zobaczymy, że w ciągu tych dni 6, t. j. od dn. 24 do dn. 29 kwietnia r. ub. Pelletier przelatuje 7040 km., z których jeden tylko etap (Paryż—Bukareszt) jest dłuższy od etapu Casablanca—Tunis, niektóre etapy są znacznie mniejsze od etapów Rayskiego, a czas w locie wynosi 41 godz. Dodajmy, że gdy lot Pelletiera był organizowany przez francuski Podsekretarjat Stanu i fabrykę Bregueta, lot Rayskiego jest jego najzupełniej indywidualnym czynem, przy pomocy tylko dobrego mechanika, jakim jest sierżant Kubiak.

Naród nasz dumnym być może z lotu Ludomira Rayskiego. Jest on chlubą polskiego lotnictwa.

PO PRZYLOCIE DO WARSZAWY



PUŁK. RAYSKI (Z PRAWEJ STRONY) ZE SWYM MECHANIKIEM, SIERŻ. KUBIAKIEM

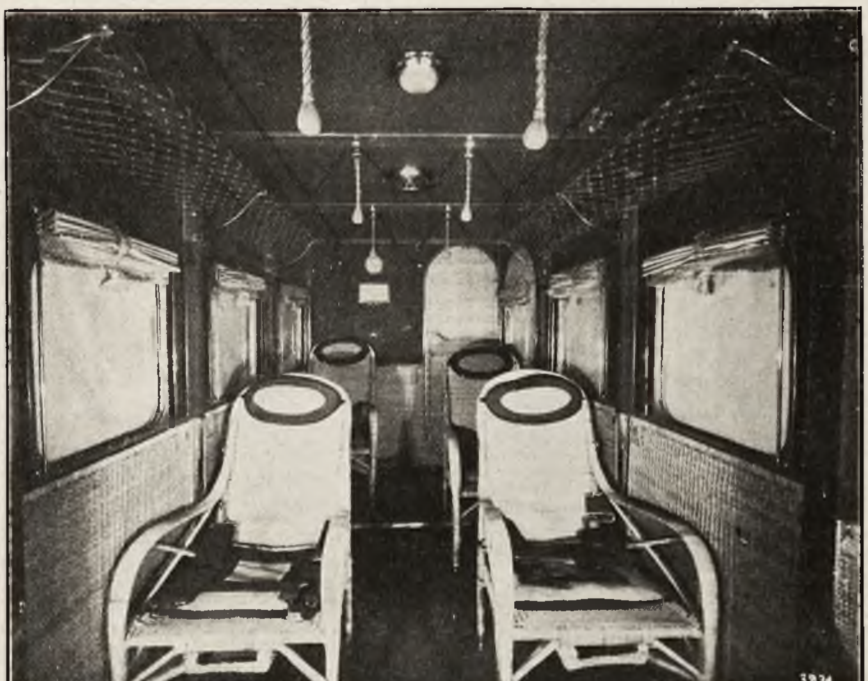
INŻ ST. MALINOWSKI.

Wrażenia z wystawy w Monachjum.



Laik interesujący się lotnictwem powie, że modne są obecnie płatowce metalowe. Ten sam laik po zwiedzeniu sierpniowej wystawy w Monachjum stwierdzi, że w Niemczech konstrukcja metalowa jest więcej, niż modną—jest ona ogólnem dążeniem.

Powierzchowne porównanie z płatowcami drewnianemi wykaże mu, że płatowiec metalowy ma prosty kształt, bardziej zwięzły, poprostu: kadłub, skrzydło i stery – nic zbędnego. Zadnych słupków, zastrzałów, lin i drutów, ściągaczy, które tak szpecą konstrukcję drewnianą, nadając jej kształt skomplikowanej maszyny i jednocześnie stwarzając pewną nieufność do tych jej delikatnych części. Oględziny wewnętrzne jeszcze przychylniej usposabiają: kabiny przestronne, 10 miejsc, nie widać i wewnątrz drutów i usztywnień, śliczne obicie, wygodne fotele, duże okna, siatka na podręczne pakunki, nawet kwiaty w wazonikach, oświetlenie elektryczne luksus. Z tyłu kabiny mały niezbędny pokoik i drugi pełen lampek elektrycznych, kontaktów, przewodów—to radiotelegraf i radiotelefon. Czy można słuchać koncertów? spytają ciekawi. Można i rozmawiać nawet można ze stacją na ziemi, gdyż radiotelefon jest nadawczo-odbiorczy.



DORNIER-KOMET. KABINA

Ta całość prosta i pełna nowoczesnego komfortu wzmacnia poczucie bezpieczeństwa Takie wrażenie odniesie każdy śmiertelnik, rozporządzający przy ocenie tylko oczyma i zdrowym rozsądkiem.



DORNIER-DELPHIN W LOCIE

Duża hala wystawowa wypełniona płatowcami—wszystko jednopłaty i olbrzymia przewaga płatowców metalowych, od olbrzymów do najmniejszych samolotów sportowych.

Są i drewniane, lecz te giną jako nieciekawe Prawda, jeden Focke-Wulf jest godny uwagi: 2 osoby w kabinie i pilot,—waży 570 kg., unosi ciężar 400 kg. Posiada tylko mały silnik gwiaździsty Siemens 75 K. M. i rozwija szybkość 132 km. na gdz. Świetny wynik, szkoda, że nie z metalu, pomyśli odruchowo widz. Drugi drewniany to Udet U8 z roku 1924 z zastosowaniem rozsuwalnych skrzydeł typu Handley - Page.

Wracamy do płatowców metalowych gdzie oczywiście widzimy odrazu grupę Junkersa.

Stoi tu dobrze nam znany z Aerolotu sześcioosobowy J. 13 i wypuszczony na linje komunikacyjne w tym roku G. 23, trzysilnikowy, dwunastoosobowy z radiotelefonem, który wprowadził również Aerolot na linję Puck — Kopenhaga. Przy nim model 100 osobowego Junkersa — skrzydło latające, z sypialnemi przedziałami i siedzącemi miejscami wewnątrz. Dwie belki-kabiny łączą ster głębokości, umieszczony z przodu skrzydła. W przedniej krawędzi skrzydła skryte silniki – tylko wąsy śmigieł widać na zewnątrz. Podwozie z kołami wciąga się podczas lotu w belki sterowe

— Kiedy będzie wykonany?—pytam zaciekawiony.

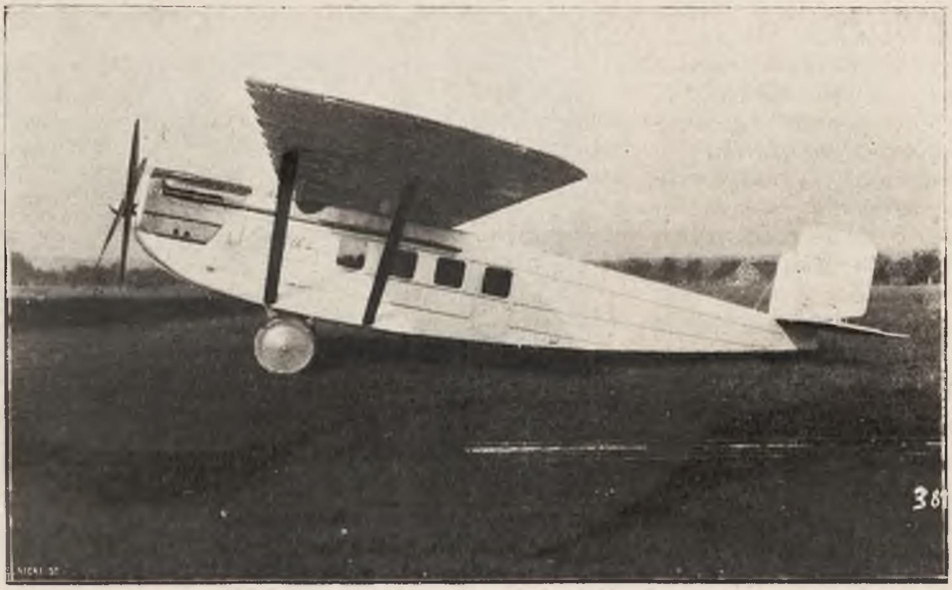
— W 1930—35 Poprzedzą go płatowce pośredniej wielkości, w przyszłym roku wypuścimy 20 osobowy.

Trzeba ludzi przyzwyczaić do komunikacji powietrznej, jak do pociągów.

Grubość skrzydła coraz mocniej pochłania wysokość kabiny i tym sposobem Junkers systematycznie dąży do swego ideału — latającgo skrzydła.

Junkers wystawił również swe płatowce szkolne i sportowe wszystkie metalowe, pokryte klasyczną falistą blachą. Powszechną uwagę zwraca nowy silnik Junkersa typ L1 a, 75 K. M., ochładzany powietrzem.

Cylindry posiadają koszulki, jak do ochładzania wodą z tą różnicą, że przez te koszulki przechodzi powietrze pędzone wentylatorem umieszczonym z przodu silnika. Cylindry zamknięte są we wspólnem pokryciu, w którem biegnie drugi strumień powietrza również pędzony tym samym wentylatorem.



OŚMIOOSOBOWY „DORNIER-KOMET III"

Silnik ma trzy punkty łączenia z kadłubem płatowca— dostęp i zdjęcie silnika jest niezmiernie ułatwione. Powyższy silnik wykazał dużą sprawność i wytrzymałość. Osiągnięto przez to bardzo dużo, gdyż silnik w ten sposób może być doskonale schowany w masce, co właśnie jest powszechną trudnością w silnikach chłodzonych powietrzem, zmniejsza to więc szkodliwe opory powietrza oraz niema tego szkodliwego oporu jaki powodują chłodnice silników wodą chłodzonych.

Rohrbach, dawny współpracownik Zeppelina wystawia również swe płatowce. Są one wykonane w Kopenhadze, gdyż ze względu na moc silnika przekraczającego normy ustalone dla Niemiec przez Traktat Wersalski Rohrbach przeniósł się do Danji. Mamy tu skrzydło sławnego ze swych wyników w locie wodnopłatowca metalowego „Ro III" z dwoma silnikami Rolls—Royce 360 K M. Przy obciążeniu użytecznem 2700 kg daje szybkość 210 klm. i wznosi się do 4000 m. Ciężar unoszony równa się prawie własnej wadze płatowca.

Obciążenie na m^2 u Rohrbacha jest najwyższe z tych, jakie dziś spotykamy—osiągnięto 85,8 kg!



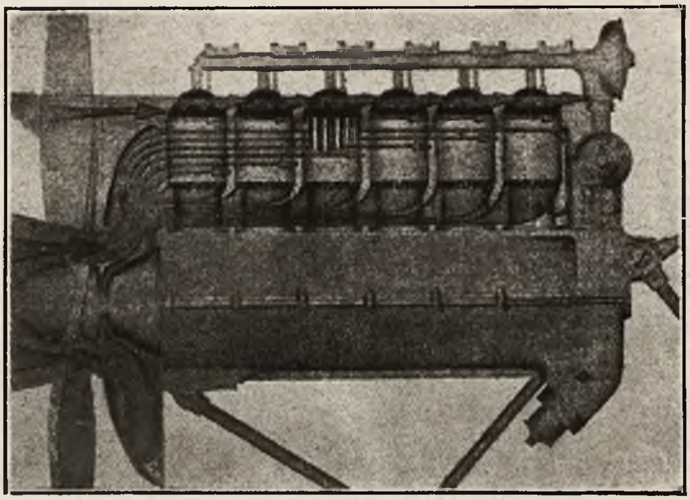
DORNIER-LIBELLE. START Z 5 PASAŻERAMI

Ten nadzwyczajny rezultat wagi osiągnął konstruktor dzięki bardzo umiejętnemu wyzyskaniu metalu w budowie skrzydeł. A mianowicie, środkowa część skrzydła, na całej jego rozpiętości stanowi jeden olbrzymi dźwigar — wytrzymałość metalowego pokrycia jest całkowicie wyzyskaną i pracuje łącznie z jego usztywnieniami. Do tej belki nośnej przyczepiona jest z przodu krawędź natarcia bardzo lekkiej konstrukcji, jak również część tylna skrzydła, także b. lekka. Przednia część skrzydła i tylna, przymocowane są do środkowej części przy pomocy zawias, umożliwiających dokładny wgląd wewnątrz skrzydła.

Na wodzie „Ro III" posługiwać się może w razie zatrzymania silnika żaglami.

Widzimy również model olbrzyma 1000 M. K. „Zeppelin Staaken" z roku 1920. Konstrukcja skrzydeł tego płatowca tegoż rodzaju jak w „Ro III"; dał on nie mniej wybitne wyniki: 220 klm. przy obciążeniu 3000 kg.

Ciekawy model pasażerskiego metalowego jednopłatowca wystawia Udet płaty umieszczone są w górnej części kadłuba zupełnie bez podpór. Pod skrzydłem uczepione są cztery silniki, maskowane doskonałym kształtem wrzeciona, na przedłużonym wale – śmigło znajduje się poza skrzydłem co pozwala na całkowite wyzyskanie własności aerodynamicznych skrzydła. Płatowiec będzie ukończony w tym roku i prawdopodobnie usprawiedliwi pokładane piękne nadzieje



PRZEKRÓJ SILNIKA JUNKERSA (CHŁODZENIE)

Claude Dornier, drugi dawny współpracownik Zeppelina dał prześliczne eksponaty swego ganz - metall'u: Komet III lądowy, ośmioosobowy 360 K.M. z łatwym dostępem do silnika, z wykwintną kabiną. Ten sam „D III z silnikiem B. M. W. 600 K. M. rozwija szybkość 212 klm. i osiąga pułap 7200 mtr.—jest narazie najlepszym dla dalekich podróży. Oczywiście Dornier fabrykuje go poza Niemcami, w swej fabryce włoskiej w Marina di Pisa.

„Dornier—Wal", morski 2 silnikowy 720 K. M. sławny swemi 20 rekordami światowemi. Przy obciążeniu 2000 kg. daje szybkość rekordową 253 klm., o ile opierać się na fabrycznych danych. Jest to słynny samolot Amundsena z lotu biegunowego. Mamy dalej pasażerski wodnopłatowiec Dorniera „Delphin", model 1924, i sportowy wodnopłat „Libelle" na trzy osoby, 70 K. M. rozwijający szybkość 120 km. na godz. (latał nawet z 5 pasażerami).

Następna sala wzorowego lotniska z oświetleniem nocnem, w minjaturze, sala przyrządów nawigacyjnych oświetlenia, radio i wreszcie sala wydawnictw lotniczych, gdzie skoncentrowane zostały wszystkie dzieła od prac naukowych do popularnych ulotek, dotyczących lotnictwa.

Zakończę, że w głównej hali znajdowała się olbrzymia mapa porównawcza rozgałęzienia dróg międzynarodowych powietrznych z oznaczeniem świetlnem szlaków niemieckich.

Dwie trzecie wszystkich dróg są w rękach niemieckich!

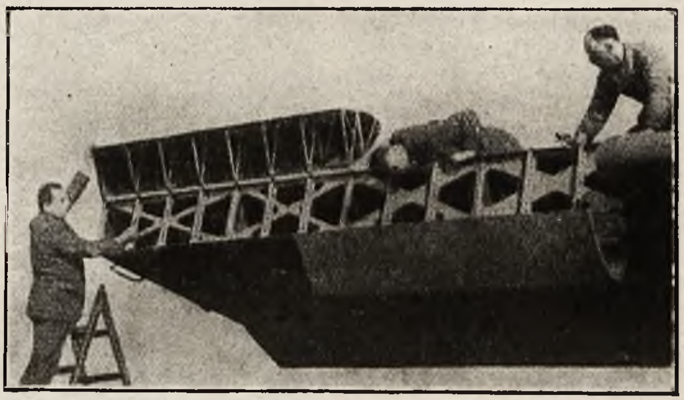
Wystawa w Monachjum była wyrazem dokonanej kolosalnej pracy i słusznej dumy niemieckiego narodu.

Umiejętność organizacji, planowa i ciągła praca twórcza dały postęp i rozmach rozwojowi niemieckiego lotnictwa. Tendencję do doskonalenia charakteryzuje choćby fakt, iż 55 nowych typów stworzono w przeciągu ostatnich 2-ch lat, z nich 18 metalowych znaczy rozpoczęty w tym kierunku postęp.

Ograniczenia wypływające z Traktatu Wersalskiego stanowią wprawdzie znaczne trudności w rozwoju przemysłu, spowodowały jednak najczęściej przeniesienie wytwórni poza obręb Rzeszy, wewnątrz zaś kraju dodały bodźca na drodze do udoskonaleń. celem uzyskania w tych, zakreślonych przez Traktat ramach niespodziewanie wybitnych rezultatów.



SKRZYDŁO ROHRBACHA



BUDOWA SKRZYDŁA ROHRBACHA

Wszystko metalowe! dodam — wyłącznie z duraluminjum.

Przemilczam dużą ilość płatowców typu sportowego, lub konstrukcji drewnianej i półmetalowej.

Wystawę uzupełnia sala modeli balonów i sterowców, sala prób wytrzymałościowych tworzyw używanych w lotnictwie i tu znów przedewszystkiem wszelkiego rodzaju metali.

Ani pracy laboratoryjnej ani studjów w biurach technicznych nie zdołały powstrzymać żadne rozporządzenia Komisji Międzysojuszniczej, komunikacja lotnicza rozwinęła się jak w żadnem bodaj z państw.

W dziedzinie lotnictwa — Niemcy wysuwają się coraz wyraźniej na czoło państw twórczych w żegludze powietrznej!

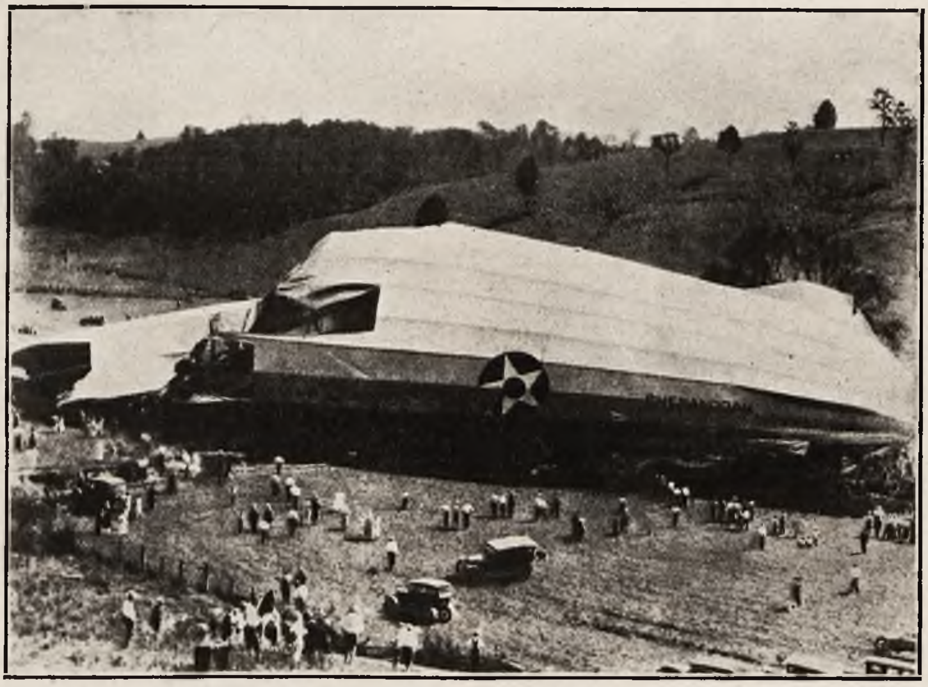
PUŁK. F. BOŁSUNOWSKI.

Z powodu katastrofy sterowca „Shenandoah".

W dniu 2 września b. r., podczas kolejnego lotu został porwany przez burzę i zniszczony jeden z większych sterowców marynarki wojennej Stanów Zjednoczonych Ameryki Półn. „Shenandoah", przyczem z załogi 15 ludzi poniosło śmierć, a 13 odniosło ciężkie rany.

„Shenandoah" (co oznacza w narzeczu indjan „córa gwiazd") zbudowano we własnych warsztatach Stan. Zjdn. w latach 1922—23, według planów i obliczeń sztywnych sterowców budowanych poprzednio w zakładach Zeppelinowskich w Friedrichshafen (nad jeziorem Bodeńskiem). Był on już dobrze znany czytelnikom Lotu Polskiego.

Budową kierowali niemieccy specjaliści ze znanym z wojny światowej inż. pilotem Heinen'em na czele. Pierwszy próbny lot odbyto w dn. 25 sierpnia 1923 r. Shenandoah, zwany pierwotnie „Z. R. I" (Zeppelin Rigide) posiadał następujące techniczne cechy charakterystyczne: kadłub z duraluminjum pojemności gazu 59,000 m³, ogólna siła podnośna 51 ton, długość 207 m., największa średnica 26 metrów, wysokość 32 m. spółczynnik wydłużenia 8, ilość kamer gazowych 20, napęd z 6 silników Packard po 350 MK. każdy, ciężar martwy 13,8 ton, największe obciążenie 13,8 ton, szybkość największa 130 klm. na godzinę, szybkość przeciętna około 105 klm.



„SHENANDOAH" PO KATASTROFIE

Mogą unieść z górą 15.000 litrów benzyny, nadawał się on do długotrwałych przelotów (bez uzupełnienia paliwa w promieniu do 8,100—9,000 klm). Wykonał on szereg lotów, z których znaczniejszemi były: przelot z portu w Lakehurst (Nowy York) do San Diego — Seattle i z powrotem do Lakehurst, przelatując razem 17.000 klm. w 17 dni, a dalej loty połączone z ćwiczeniami floty — do wysp Bermudskich i kilka dalszych nad oceanem.

Kierownictwo marynarki amerykańskiej przeznaczyło Shenandoah do przeprowadzenia szeregu prób w celu określenia sprawności sterowców w obsłudze floty wojennej i dla prób wprowadzenia szeregu zmian technicznych w samej konstrukcji.

Tak więc przed zamianą wodoru na niepalny hel, w kadłubie sterowca zmieniono system i zmniejszono ilościowo gazowe klapy, co jak obecnie donoszą pisma przyczyniło się w dużym stopniu do katastrofy. Jednakże główną przyczyną katastrofy „Shenandoah", jak i katastrofy w 1923 r. franc. sterowca „Dixmude" — było zaniedbanie służby meteorologicznej, to jest granic stanu atmosfery, przy których loty są bezwzględnie niedopuszczalne.

O konieczności wykorzystywania spostrzeżeń służby meteorologicznej tyle już się pisało, bądź to po katastrofie z „Dixmude", bądź to po późniejszych wypadkach (z „Shenandoah" 17 stycznia 1924 r. i angielskim „R. 33" 16 kwietnia 1925 r., które zostały zerwane w czasie wielkich burz ze swych masztów kotwicowych i każdorazowo tylko dzięki zimnej krwi, wysiłkom i osobistym wielkim zaletom załóg, uniknięto zniszczenia statków i doprowadzono je do portów), dziwnem więc się zdaje, że w Ameryce, gdzie służba meteorologiczna, dzięki bogactwu kraju jest postawiona wysoko, lekceważono jej wskazówki.

Szczegóły katastrofy z punktu widzenia ściśle technicznego nie są jeszcze nam wiadome, a wzmianka w pismach, że powodem katastrofy była częściowa przeróbka wentyli gazowych w kadłubie sterowca, zdaniem naszem nie wytrzymuje krytyki.

Zbudowany według modeli przyjętych w okresie wojny, kiedy Niemcy usiłowali za wszelką cenę wywrzeć jaknajdalej idącą moralną presję na ludność Londynu i Paryża bombardowaniem tych stolic ze swych sterowców, nie mógł być ani bardzo trwałym, ani też wytrzymać szeregu prób postoju, podczas wielkich burz, na masztach kotwicznych, które zastosowane zostały dopiero w ostatnich latach powojennych. Budowa kadłubu sterowca z punktu widzenia technicznego, wymaga dokładnych obliczeń technicznych, z uwzględnieniem warunków i lotu i postoju na masztach kotwicznych. Duraluminjum, z którego był zbudowany sterowiec, stop niezwykle lekki i mocny, posiada tę ujemną cechę, że po dłuższych wysiłkach, na jakie sterowiec jest narażony, osłabia spoistość cząstek metalu i z łatwością może się złamać, skutkiem czego anglicy obecnie rozpoczęli budowę swych olbrzymich szty-

wnych sterowców (przeznaczonych dla komunikacji z Egiptem i Indjami Wschodn.) nie z duraluminjum, lecz ze stali. Tego rodzaju budowa zapobiegnie w dużej mierze zrywaniu się sterowców z masztów kotwicznych, a także zabezpieczy je od niebezpieczeństwa piorunów, które zniszczyły na morzu podczas wojny światowej prawie 60% sztywnych sterowców.

Budowa sterowców jedynie ze stali, a nie z duraluminjum, zabezpieczy je od silnych i łatwych wyładowań elektrycznych przez jednolitość metalu.

Shenandoah zwycięsko przeszedł szereg prób dłuższych lotów, raz zerwał się jednak z masztu przy wietrze dochodzącym do 36 m. na sek. (to jest przy huraganie według skali Beaufort'a), wskutek czego został mocno nadwerężony. Nasuwa się zatem pytanie, czy ta nadmierna praca, na którą był skazany duraluminjowy kadłub statku, nie stała się właśnie przyczyną osłabienia spoistości stopu i następnie podczas zmagania się z burzą w czasie ostatniego lotu nie spowodowała katastrofy, czy też wyładowanie atmosferycznej elekryczności w kadłubie sterowca? Odpowiedź na to da zapewne komisja, wyznaczona z ramienia rządu amerykańskiego. Wiadomo też, że sterowiec posiadając za słabe silniki dla zwalczenia tak silnej burzy, miotany przez nawałnicę został rozłamany na dwie części — eksplozji gazu być nie mogło, ponieważ hel nie jest palnym.

W związku z tą katastrofą, pojawiły się w pismach wzmianki, że sterowce nie usprawiedliwiają pokładanej w nich nadziei, że są niebezpieczne i łatwo mogą być zniszczone. Nie jest to słuszne. Rozwój sterowców postępuje zupełnie określoną drogą i nie może być porównywany z punktu widzenia swych charakterystycznych cech z żadnemi innemi środkami żeglugi powietrznej.

Dodatnie cechy, jak długość lotu (do 150 godzin) przy obciążeniu pożytecznym ładunkiem dochodzącym do 120 ton, wyposażenie w silniki opalane ropą, wygody dla pasażerów i wysokość pułapu do 8—9 km. odpowiadają w zupełności najwybredniejszym wymaganiom. Jedynie koszta ogromne związane z budową i eksploatacją (bardzo drogi hel, urządzenia portowe i t. p.) stoją na przeszkodzie szerszemu zastosowaniu wielkich sztywnych sterowców.

Sterowce sztywne mają przyszłość przed sobą, koniecznem jednakże jest budować je bezwzględnie bardziej wytrzymałe, liczyć się ze wskazówkami służby meteorologicznej, a także i organizować odpowiednie porty dla sterowców. Wszakże każdy statek morski, zaskoczony przez burzę z łatwością chroni się do bardzo licznych swych portów, a portów dla sterowców jest bardzo mało. Należy się spodziewać, że po tylu smutnych doświadczeniach, wszelkie błędy i niedomagania techniki i eksploatacji sterowców będą uwzględnione, co niewątpliwie przyczyni się do zupełnego bezpieczeństwa i szerszego użytku dużych sztywnych sterowców.

Nad oceanem Spokojnym.

Przygotowania do lotu z San Francisco do Honolulu, o których szerzej pisaliśmy w ostatnim numerze, dobiegły w sierpniu do końca. Dwie wielkie łodzie latające amerykańskiej marynarki typu P. N. 9 i samolot Boeing P. B. 1 były gotowe do lotu, załoga wytrenowana w długich lotach nadmorskich, dyspozycje wydane okrętom wojennym, by czuwały na wyznaczonym szlaku nad przebiegiem powietrznej wyprawy na przestrzeni 4000 km, dzielących stolicę Hawajskich wysp od zachodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych.

W dniu 31 sierpnia o godz. 2 m. 22 dwa wodnopłaty, oba PN9, z dwoma silnikami Packard po 480 koni każdy, wyruszyły wreszcie w drogę. Kapitanami statków byli piloci Rodgers i Snody, na czele załogi z 5 ludzi każdy. W ślad za nimi nazajutrz odleciał wodnopłat PB 1 po tropach pierwszych dwóch.

Pomimo długich i sumiennych przygotowań oraz przedsięwziętych środków ostrożności, szczęście nie sprzyja wyprawie. Jeden z samolotów PN 9 ląduje, względnie woduje nie zadługo po odlocie, przeleciawszy ósmą część drogi zaledwie, skutkiem pęknięcia przewodu benzyny w silniku.

Lotnikom sprzyja jednak los nawet w nieszczęściu i jeden z patrolujących torpedowców nadpływa na pomoc.

Załoga z dowódcą, por. Snody, uchodzi cało z katastrofy (a szczęśliwy rząd Stanów, odpowiedzialny autor „lekkomyślnego lotu", jakoś nie doznał ostrza „druzgocącej" krytyki kurjerkowych „fachowców", kórzy tak pogwizdują zawzięcie w Polsce nad amfibją Ligi Obrony Powietrznej).

Drugi samolot prowadzony przez Rodgersa, skutkiem wielkiej wichury, która rozpanoszyła się w dniu drugim lotu nad oceanem, niezawsze odpowiadającym mianu Spokojnego, zapóźniał się ogromnie w drodze. Upływały nieprzewidziane godziny lotu śród walki z przeciwnym wichrem, a z niemi wyczerpywały się zapasy paliwa.

Stacja radionadawcza samolotu komunikowała lądowi i okrętom morskim niepokój załogi.

Wreszcie na odległości 3,700 km od miejsca odlotu, po 30 godzinach, o 350 zaledwie kilometrów od celu podróży, samolot osiadł na falach, gdzieś zdala od linji okrętów rozstawionych co 300 km.

Urwała się wszelka radiokomunikacja i wszelkie wieści o lotnikach. Zarządzone poszukiwania trwały dnie całe.

Dopiero w dniu 9 września nadeszła wieść do San Francisco iż amerykańska łódź podwodna odnalazła rozbitków.

Załoga mjr. Rodgersa, wylądowawszy podczas burzy, nie straciła zimnej krwi. Lotnicy przystosowując się do warunków, w jakich się znaleźli, z płótna skrzydeł robią żagle, urządzają stery wodne i w ten sposób płyną ku wyspom Hawajskim z szybkością dwuch mil morskich na godzinę. Wodę morską dystylowano w zrobionym ad hoc przyrządzie, dzielono oszczędnie zapasy żywności i zbliżano się już w ten sposób po dniach ośmiu do jednej z wysp, gdy nastąpiło spotkanie z łodzią podwodną, na której pokładzie dzielni lotnicy zakończyli swoje przygody.

Historja ta stanowiąca, jakby wymarzony temat dla powieści Juljusza Verne'go, nie zraziła śmiałych podróżników i, jak głoszą wieści, szykują się oni do nowego lotu.

Konkurs wodnopłatowców w St. Raphael.

Francuski konkurs wodnopłatowców w St. Raphael (nad morzem Śródziemnem) już się zakończył. Końcowy wynik konkursu niestety, prócz radości zwycięstwa przyniósł smutek i żałobę. Ostatni dzień konkursu stał się ostatnim dniem dla dwuch wybitnych pilotów Francji: Laporte'a i Priol'a.

Jak wiadomo już czytelnikom naszym z kroniki ostatniego Lotu Polskiego, konkurs odbywał się pod hasłem wodnego lotnictwa trasportowego. Wynik konkursu w myśl intencji podsekretarjatu stanu i delegacji Algieru, która na ten cel przeznaczyła fundusze, wskazać miał samolot zdolny do nadmorskiej służby komunikacyjnej na morzu Śródziemnem i na Atlantyku.



ZWYCIĘSKI PILOT PAUMIER (SCHRECK)



Ś. P. PILOT LAPORTE (SCHRECK)

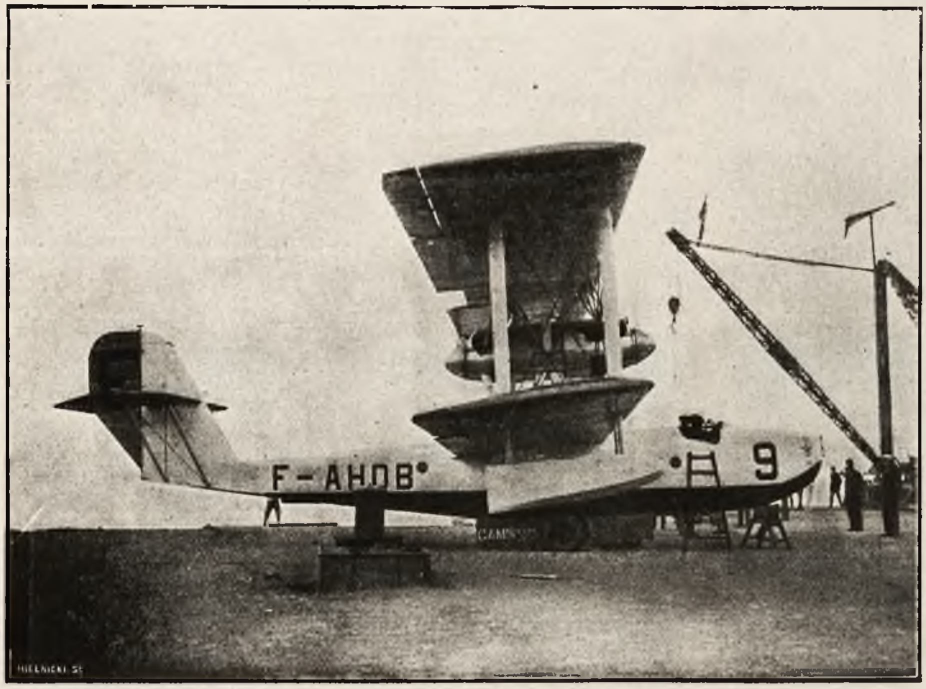
Konkurs podzielono na próby wstępne i właściwe zawody. Pierwsze miały wykazać czy współzawodniczące płatowce czynią zadość pewnym warunkom minimum, które stanowić mają o dopuszczeniu ich do ostatecznych zawodów, a więc dostateczny spółczynnik bezpieczeństwa konstrukcji, szybkość własną ponad 160 km., by sprostać często panującym silnym wiatrom, które niekiedy na morzu Śródziemnem dochodzą do 80 km. na godzinę, i inne warunki eliminacyjne, właściwe zaś zawody stanowił nadmorski lot okrężny na szlaku St. Raphael — Antibes—Ajaccio (Korsyka)—St. Raphael (500 km.), który zawodnicy obowiązani byli przelecieć cztery razy. Do konkursu stanęło 7 samolotów na 11 zgłoszonych, nie stanęły bowiem: wodnopłat Farman, trójsilnikowy LeO (Livré — Olivier) i Société Provençale.

Z pośród pozostałych p. L. Schreck nadesłał trzy wodnopłaty F. B. A., z których dwa z silnikiem Hispano 450 MK, a jeden z Lorraine Dietrich tejże mocy, firmę C. A. M. S. reprezentował dwusilnikowy wodnopłat z dwoma Hispano 260 MK, wreszcie jeden Livré—Olivier 450 MK (Lorraine Dietrich), jeden Marcel Besson 400 MK (Lorraine Dietrich) i jeden Villiers 450 MK (Lorraine Dietrich).

W trakcie prób wstępnych odpadają Besson i Livré, ten ostatni z powodu zbyt słabego spółczynnika bezpieczeństwa, a zawody rozgrywają się ostatecznie pomiędzy Cams'em, Schreckiem i Villiers — Cams i Villiers mają doskonałą obsadę pilotów Hurel'a i Priol'a, Schreck, który bierze udział z silnikami Hispano i Lorraine, jest mocno broniony przez Paumier i Darqué, a przedewszystkiem przez słynnego z lotów na amfibjach Laporte'a.

W pierwszym locie okrężnym, dnia 1 września, pierwsze miejsce zdobywa Laporte (Schreck—His-

pano), drugie Paumier, również na wodnopłacie Schrecka z Hispano Suiza, trzecie Hurel (Cams), czwarte Priol (Villiers) i wreszcie piąte, spóźniony, skutkiem defektu w przewodach silnika, Darqué na Schreck'u z siln. Lorraine.



VILLIERS PILOTOWANY PRZEZ PRIOL'A

W drugim locie defekt magneta zatrzymuje w drodze Priol'a, pierwsze miejsce zachowuje Laporte, drugie zdobywa Hurel, trzecie i czwarte Paumier i Darqué — w trzeciem okrążeniu pierwsze i drugie miejsce zachowują Laporte i Hurel, trzecie i czwarte Darqué i Paumier, przed Priol'em. Czwarty i ostatni lot przesądza definitywnie zwycięstwo Schrecka.

W ostatecznej klasyfikacji pozostają: na pierwszem miejscu Paumier (Schreck — Hispano), na drugiem Darqué (Schreck — Lorraine) z przeciętną szybkością 160 km./godz.. Hurel rezygnuje w Ajaccio, a Laporte i Priol do St. Raphael nie powrócili.

Ani oczekiwania, ani poszukiwania zaginionych, w których wzięły udział statki francuskie i włoskie oraz sterowiec marynarki nie dały żadnych pomyślnych wieści — piloci wraz z ich pasażerami-mechanikami zginęli bez śladu w nurtach Śródziemnego morza.

Trudno analizować przyczyny katastrofy, trudno, znając pilotów, przypuszczać, iż popełnili oni błąd pilotażu, który staćby się miał dla nich fatalnym. W każdym bądź razie, jeżeli można wyciągnąć z katastrofy, której jedynych świadków zapewne niema między żywymi, jakikolwiek wniosek, przemawiałby on za zwiększeniem rękojmi bezpieczeństwa przez wprowadzenie w konstrukcji wodnopłatowców transportu wielosilnikowych grup napędowych, by zatrzymanie się jednego silnika nie oddawało samolotu na łaskę i niełaskę wzburzonego nieraz morza.

Wystawy lotnicze.

Wystawa lotnicza w Politechnice Warszawskiej. Tegoroczna wystawa lotnicza, urządzona staraniem Komitetu Stołecznego L.O.P.P. w hallu Politechniki, robi na widzu bardzo dodatnie wrażenie czego przyczyniają się może warunki pomieszczenia, do obszernego i widnego.

Na środku sali, nawprost wejścia ustawiono samolot małosilnikowy z siln. Blakburne konstrukcji J. Dąbrowskiego — studenta Politechniki, po bokach samolot Potez XV, wyprodukowany w fabryce w Białej Podlaskiej, oraz Hanriot, zbudowany w C. Z. L. w Warszawie. W głębi hallu rozłożył się na ziemi wypełniony powietrzem „prawdziwy" balon na uwięzi. Pod stropem zawieszono rozpięty spadochron z przymocowanym u dołu manekinem. Są to okazy rzucające się przedewszystkiem w oczy.

Z eksponatów drobniejszych spotykamy znajome z zeszłorocznej wystawy: tablice z urządzeniem synchronizacyjnem kulumiotu, strzelającego przez śmigło, obróbkę śmigieł w kolejnych fazach oraz kolekcje mniejszych i większych, lepiej i gorzej wykonanych modeli samolotów.

Honorowe miejsce pomiędzy niemi zajęły modele wykonane przez p. K. Błaszczyńskiego w skali dość dużej. Zadziwiają one precyzją i starannością wykonania.

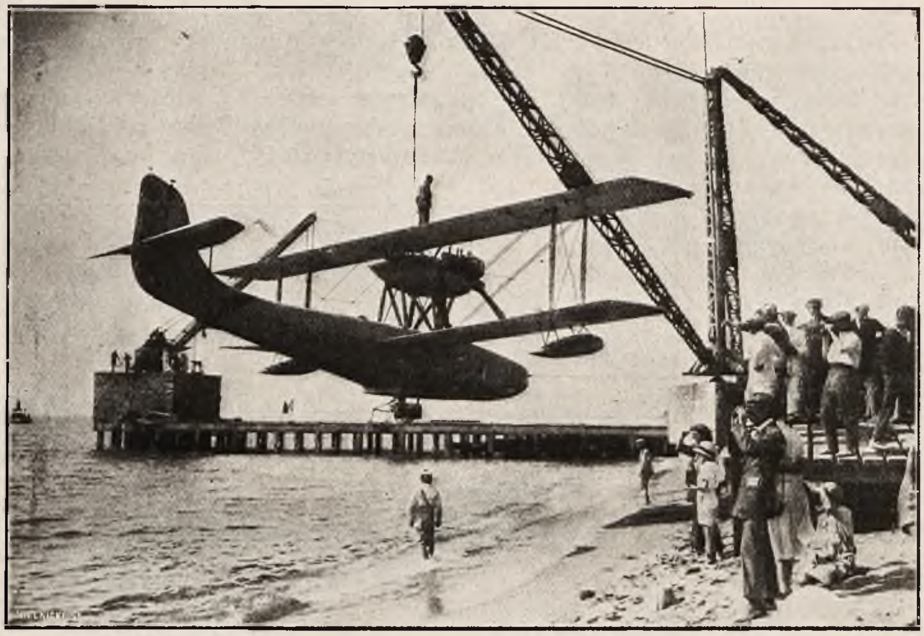
Dział modelarski objął też wystawione przez Tow. Fr. Roumaine modele samolotów komunikacyjnych oraz szereg modeli balonów i sterowców z wojskowej wytwórni w Jabłonnie.

Dział konstrukcyjny, obok znanej z zeszłorocznej wystawy tablicy z częściami drewnianemi Hanriot'a, obejmuje skrzydło drewniane obnażone, co pozwala zorjentować się w budowie wewnętrznej, oraz skrzydła metalowe „Junkersa". Kilka silników lotniczych, tabele statystyczne, próby materjałów wytwórni balonów w Jabłonnie, tablice z zegarami i licznikami samolotowemi oraz niezliczona ilość plakatów P. L. L. „Aerolot" dopełniają całości.

Rzuca się w oczy brak zupełny niemal działu lotniczej fotografji, chociaż pułki lotnicze przyzwyczaiły nas do pięknych okazów z tej dziedziny, która nie tylko cieszy wzrok, ale i poucza. Brak też tablic synoptycznych, statystyki i planów, które, informując ogół o stanie lotnictwa naszego i obcego, oraz o dokonanej pracy przez Ligę Obrony Powietrznej Państwa, byłyby czynnikiem informacyjnym i uświadamiającym, prostym i bardzo pożądanym.

Wielką atrakcję dla zwiedzających, zwłaszcza młodzieży, stanowią loty popisowe doskonałych modeli p. Woyny, wyrzucanych z galerji drugiego piętra. Wyjaśnienia udzielane zwiedzającym wystawę przez jej kierownika p. Woynę i jego współpracowników ułatwiają niezmiernie orjentację.

Trzeba zaznaczyć, że wystawa w Warszawie nie jest jedyną w okresie Tygodnia Lotniczego, W tym samym czasie, nie licząc działu lotnictwa na Targach Wschodnich zorganizowane zostały przez Ligę Obrony Pow. Państwa podobne wystawy w Poznaniu, Krakowie i Katowicach, co stanowi razem cztery wystawy, przyczynia się to nadzwyczaj do rozpowszechniania wiedzy lotniczej przez Ligę Obrony Powietrznej Państwa, lecz musi z natury rzeczy wpłynąć na ilość eksponatów na każdej z tych wystaw lotniczych oddzielnie.



SPUSZCZANIE NA WODĘ SCHRECKA

Lotnictwo na V Targach Wschodnich we Lwowie. Nie można powiedzieć żeby lotnictwo było licznie reprezentowane na tegorocznych Targach we Lwowie.

Widzieliśmy jedynie kilka samolotów, wprawdzie budowanych w Polsce, ale pochodzenia obcego.

Fabryka Plage-Laśkiewicz w Lublinie wystawiła Poteza XV, o dobrem wykończeniu. Wojsko we Centralne Zakłady Lotnicze reprezentują się jak w Warszawie, swym Hanriot'em szkolnym (H. D. 14), pokazem obróbki śmigieł od materjału surowego aż do kompletnego wykończenia, stałym eksponatem na Targach. Mile zwraca uwagę dwutysiączne śmigło, które oby się na chwałę Polski i C. Z. L. długo i szczęśliwie kręciło.

Poznańska fabryka „Samolot" pokazała rzeszom ludzkim, zwiedzającym „Targi" również szkolnego Hanriot (H. D. 14) — obok jednak widzimy typ „przejściowy Hanriot H. D. 19.

Jak dotąd ani jednego polskiego silnika Na-ogół ubogo, ale jeśli chodzi o nasz przemysł lotniczy — pokazano wszystko co produkujemy. Firmy zagraniczne nie przysłały swych eksponatów, nie sądzą widać by społeczeństwo nasze interesowało się lotnictwem. Szkoda wielka, bo w takim razie trzeba mu pokazać jak wygląda nprz. lotnictwo sportowe, u nas całkiem nieznane.

Miejmy nadzieję, że może na przyszły rok będziemy mogli sami takie samoloty przedstawić na Targach. Brak samolotu pomysłu i wykonania czysto polskiego robił bardzo przykre wrażenie.

A może już i Francusko-Polskie Zakłady Lotnicze wystawią swe eksponaty?

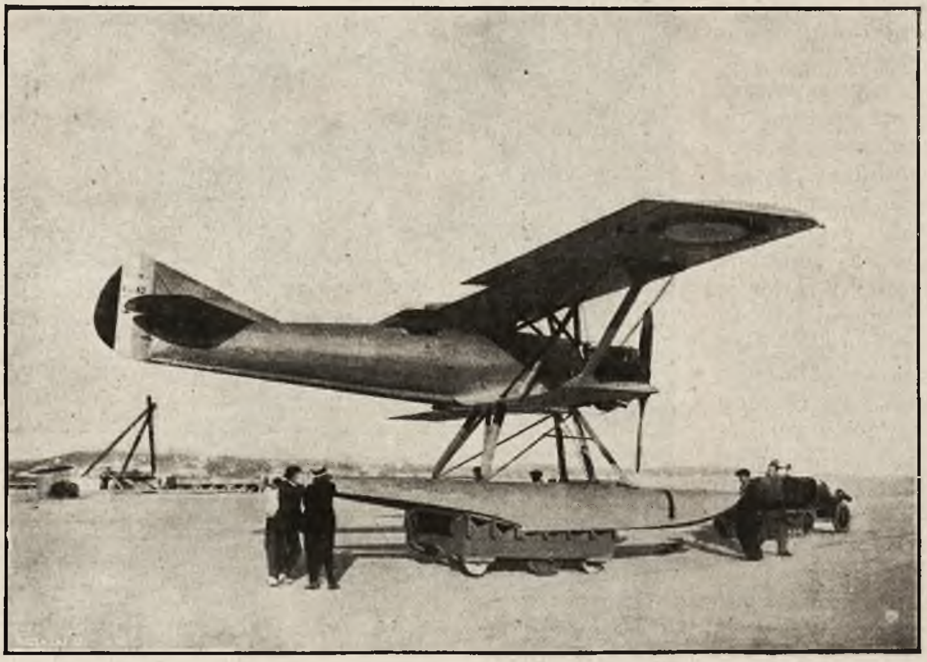
Lotnictwo Japonji.

Przelot pilotów japońskich Abe i Kawaczi z Tokio do Paryża, o którym szczegóły podajemy w kronice, jest przypomnieniem, że istnieje na dalekim Wschodzie mocarstwo, które w świecie lotniczym zajmuje coraz bardziej wybitne miejsce. Jest niem Japonja.

Rozwój lotnictwa w Japonji idzie żywem tempem. Już w 1923 r. postanowiono powiększyć znacznie siły powietrzne; projekt ten miano wykonać w 1925 roku. Wspaniały przelot dokoła świata eskadry lotników amerykańskich rozbudził jeszcze bardziej ruch narodowy japoński w kierunku rozwoju floty powietrznej. Wobec tego drugie półrocze 1924 r stało się okresem gorącej propagandy lotniczej, społecznej i urzędowej, na każdym kroku i przy każdej okazji. Minister spraw wojskowych Ubaki wystąpił z projektem zmniejszenia liczby dywizyj z 20 do 14, osiągnięta rocznie oszczędność 30.000.000 jen poszłaby całkowicie na rozbudowę floty powietrznej. Podobnież minister marynarki Takarabi kładzie wielki nacisk na lotnictwo morskie i chce porobić różne oszczędności w innych działach, na korzyść lotnictwa. Minister Takarabi twierdzi że obecne położenie polityczne Japonji wymaga powiększenia wydatków na lotnictwo ponad normę przyjętego już na r. b. budżetu. Proponuje on niezwłocznie podwoić lotnictwo marynarki, tworząc 11 nowych oddziałów lotnictwa morskiego. Obecnie marynarka japońska ma ogółem około 250 płatowców i balonów (sterowych i na uwięzi). Wojsko lądowe posiada 6 bataljonów lotniczych, co stanowi też około 250 płatowców bojowych i kilka balonów na uwięzi. Są robione obecnie poważne zakupy sprzętu lotniczego w Niemczech, Francji i Włoszech, dzięki którym siły powietrzne Japonji mają już w r. 1926 być prawie trzy razy większe niż w ubiegłym roku Rząd dba też bardzo o rozwój lotnictwa cywilnego. Istnieje dziś 16 morskich i 3 lądowe linje komunikacyjne obsługiwane przez 5 towarzystw żeglugi powietrznej, które wszystkie bez

wyjątku korzystają z bardzo daleko idących ulg i subsydjów rządowych.

Wojskowy budżet na r. 1924/1925 zawiera 80.000 jen na subsydja dla 4 nowych towarzystw żeglugi powietrznej. Znany finansista p Azano przedłożył rządowi śmiały projekt wielkiej linji komunikacji lotniczej, z kapitałem zakładowym dziesięć miljonów jen wzdłuż całego archipelagu Japońskiego, który został zaakceptowany z uwzględnieniem szczególnie poważnych subsydjów. Istnieje również projekt rządowego przedsiębiorstwa lotniczego z kapitałem 5 milj jen, dla celów pocztowych, pomocy rybakom zwalczania szkodników na lach, walki z pożarami leśnymi i t. p.



WODNOPŁATOWIEC C. A. M. S. (PIL. HUREL)

Na przeszkodzie śmiałym tym planom stoi na razie skromny budżet wojskowy, wynoszący na r. 1924/1925 tylko 206 milj. jen (około 546 milj. złotych). Parlament japoński będzie musiał wkrótce uchwalić znaczne kredyty także na budowę japońskiego „odcinka“ światowych dróg lotniczych, co ma wynieść ok. 1.400 tys. jen. Wniesiono też do parlamentu projekt ustawy o utworzeniu, wzorem Anglji i Włoch, odrębnego ministerstwa lotnictwa. Najpotężniejsza z politycznych partyj japońskich proponuje ze swej strony stworzyć specjalną „Radę Obrony Lotniczej“ i zmniejszyć wydatki na wojsko lądowe i marynarkę, aby wzamian rozbudowywać lotnictwo.

Stale i wszędzie zbiera się pieniądze na lotnictwo, szczególnie dużo daje patrjotyczna *młodzież akademicka* obu płci.

Rząd też rozwija odpowiednią agitację.

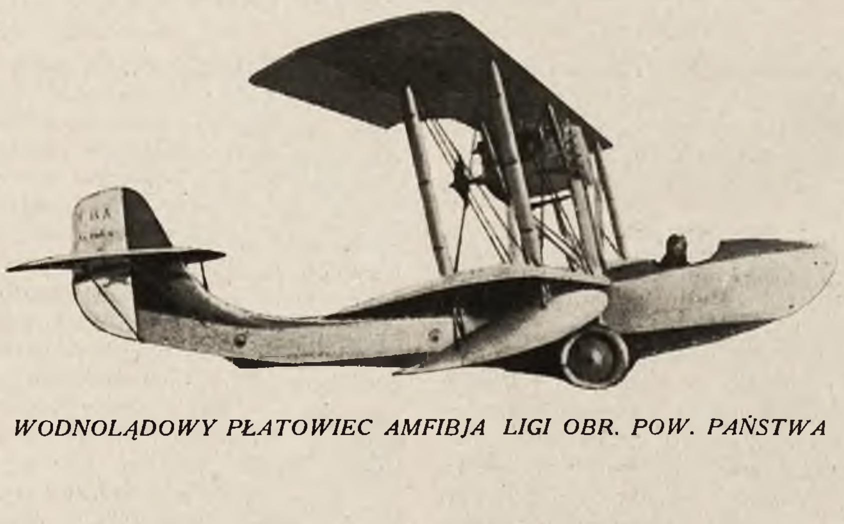
Zrozumiałem więc staje się złośliwe i wyrażające własne zakłopotanie zdanie jednego z czasopism amerykańskich, że „obecny stan Japonji, w dziedzinie zainteresowania się lotnictwem, przypomina stan ostrej febry z wysoką temperaturą gorączkową, która to choroba nawiedziła wszystkich — małych i dużych“.

Organizacyjnie lotnictwo japońskie nie jest objęte jednym organem państwowym. W ministerstwie wojny lotnictwo lądowe podporządkowane jest dyrekcji lotnictwa wojskowego, — lotnictwo morskie należy do ministerstwa marynarki gdzie posiada własną dyrekcję, po dobną do lądowej, oraz Centralę badań. Lotnictwo cywilne, komunikacyjne ma swój rządowy odpowiednik w Ministerstwie Poczt i Komunikacji, które organizuje i subsydjuje linje lotnicze, wydaje przepisy żeglugi powietrznej, świadectwa i dyplomy lotnicze.

Jak u nas, również oświata i nauka lotnicza nie znajdują się w Japonji w ręku dyrekcyj lotnictwa czy też biura lotnictwa cywilnego, lecz są w kompetencji Ministerstwa Oświaty, jednakże zarówno w prasie, jak i w parlamencie tendencja centralizacji lotnictwa coraz wyraźniej się zaznacza. Japonja, trzecia potęga morska, chce zostać pierwszem mocarstwem powietrznem i w tym kierunku dąży konsekwentnie.

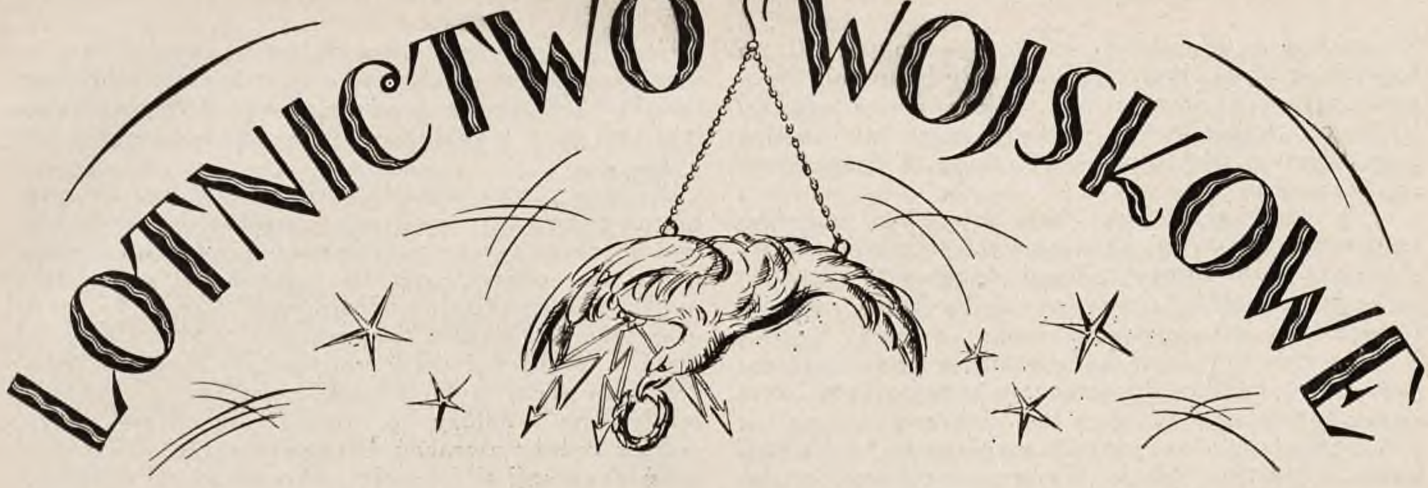
Tak gotuje się *Daj—Nippon*, Wielka Japonja do przewidywanej walki o panowanie nad Pacyfikiem i Wschodnią Azją..

Przygotowania te będziemy śledzili z największem zainteresowaniem, jako wysoce pouczające.



WODNOLĄDOWY PŁATOWIEC AMFIBJA LIGI OBR. POW. PAŃSTWA

OD REDAKCJI. Obfitość aktualnego materjału zmusza nas odłożyć do następnego numeru omówienie zawodów szybowcowych i małosilnikowych w Vauville, Lympne i Rhön, a także zakończenie naszej ankiety w sprawie metalu i drzewa w budowie płatowców.



MJR S. G PILOT M. ROMEYKO.

Lotnictwo na manewrach wołyńskich.

Po raz pierwszy w Polsce w okresie pokojowym lotnictwo wystąpiło na arenę „bojową“ w imponującej ilości i w imponującej kondycji.

Jako jeden z licznych uczestników manewrów na Wołyniu, stojący blisko działalności lotnictwa, chciałbym podzielić się z szerokim ogółem na łamach „Lotu Polskiego“ swemi wrażeniami oraz spostrzeżeniami

Słowa uznania i zachwytu niejednokrotnie wypowiedziane przez najwyższych zwierzchników naszej siły zbrojnej, jak również i naszych dostojnych gości zagranicznych, którzy nie szczędzili słów podziwu dla działalności naszych lotników, już poniekąd przesądzają treść mego artykułu. Jednakże uważam, że kilka słów bezstronnego fachowca nie będzie bez znaczenia na przyszłość i możliwie posłuży moim kolegom do jeszcze bardziej wydatnej współpracy z innymi rodzajami broni.

Mówiąc o organizacji poprzedzającej manewry nie będę się zatrzymywał nad trudnościami należytego wyposażenia i ukompletowania oddziałów lotniczych, które to trudności zostały przezwyciężone w zupełności.

Nasuwa mi się natomiast inne zagadnienie, uprzedniego zabezpieczenia „dróg lotniczych“, t. j. lotnisk głównych i pomocniczych tak na terenie manewrów, jak i na linjach przelotu.

Lotnicy przelatujący ze stolicy na teren manewrów (szczególnie na samolotach „Ballila“), przypuszczam, że podzielą me zdanie co do konieczności uprzedniego wytyczenia lotnisk: przelot ich byłby pewniejszym i prawdopodobnie dałoby się uniknąć niepotrzebnych strat w personelu i w sprzęcie.

Zagadnienie to w odniesieniu do całego obszaru Rzeczypospolitej jest tak ważne, że, nie mając możności z braku miejsca sprawy tej całkowicie wyczerpać, chciałbym przynajmniej podkreślić konieczność poprzedzenia raidu 30 samolotów wywiadem terenowym i podaniem do wiadomości wszystkim pilotom lotnisk czy też miejsc do lądowania na ich linji przelotu.

W tym konkretnym wypadku dotyczyłoby to zwłaszcza rejonu okolic Zamościa, gdyż odległość od Lublina (lotnisko) do Lwowa wynosi ponad 200 klm

Koszta takiego wytyczenia lotu są drobne w stosunku do ewentualnych strat materjalnych, wyniklych z racji przymusowego lądowania (koszta samolotu wynoszą wszak od 25 — 45 tysięcy złotych), nie mówiąc już o ewentualnych stratach bardziej bolesnych, bo w personelu latającym.

Wyznaczenie na dowódcę dyonu po stronie niebieskiej mjra pilota Krzyczkowskiego, starego lotnika o ogromnem doświadczeniu bojowem, było bardzo trafnem.

W jego rękach spoczywało gros pracy nad urządzeniem na miejscu oddziałów lotniczych i użyciem ich w akcji: mając zaś do pomocy dzielnych i gorliwych dowódców eskadr, jak kpt. Koziełło, kpt. Długoszewskiego i kpt. Wojtarowicza, jak również i wyjątkowo dobrze dobrany i zgrany personel latający i techniczny, stworzyć mógł całość która dała możność wykazania prawdziwej wartości lotnictwa jako rodzaju broni jakoteż i zalet osobistych lotników polskich. Dało to również możność dowódcy i widzom ponownego przekonania się o istotnie ogromnem znaczeniu lotnictwa.

Jakiego rodzaju doświadczenie pod względem lotniczym miały nam dać manewry?

Najważniejszem doświadczeniem miało być skonstatowanie skuteczności działania lotnictwa jako samodzielnego rodzaju broni w walce z oddziałami na ziemi w szczególności z broniami jezdnemi.

Jeżeli przypomnimy sobie ewolucję lotnictwa w latach 1914 — 1918 stwierdzimy, że w bardzo krótkim czasie lotnictwo z pomocniczej „służby“ przekształca się częściowo w główny rodzaj broni, mogący współpracować z innemi broniami, bronić się samodzielnie i samodzielnie działać zaczepnie nietylko w stosunku do lotnictwa nieprzyjaciela, ale i do jego oddziałów na ziemi.

W roku 1920, pomimo że nasze lotnictwo nie dorównywało ani pod względem liczebnym (stosunkowo), ani też technicznym lotnictwu państw europejskich, to jednak wykazywało na każdym kroku swe właściwości zaczepne głównego rodzaju broni.

Wspomnę tylko V. dyon lotniczy pułkownika

Kosowskiego, jego ataki lotnicze w roku 1920 na Kijów i podczas odwrotu przeciw Budiennemu, ofensywę z pod Dęblina i t. d., jak również sławny III dyon lotniczy (ś. p. kpt. Baster) w walce z Budiennym pod Lwowem i 7-mą Kościuszkowską Eskadrę.

W tym okresie (rok 1920) bolszewicy najlepiej oceniali skuteczność akcji naszych lotników: radjodepesze Budiennego z pod Lwowa o stratach w jego kawalerji poniesionych wskutek ataków lotniczych, jak również radio z pod Kijowa o zatopieniu przez nas kilku statków pod Rżyszczewem i wielkich trudnościach w przewozie desantu przez Dniepr, świadczą o tem dobitnie.

Będąc podczas jednej z mych podróży taktycznych z Wyższą Szkołą Wojenną we Lwowie, słyszałem z ust oficjalnego przedstawiciela miasta Lwowa, szanownego prof Czołowskiego, który nam dawał streszczone wiadomości o historji Lwowa, zdanie, że: „Lwowianie przypisują sierpniową obronę Lwowa przed jazdą Budiennego w dużym stopniu lotnikom" (III. dyon). Twierdzenie to, może nieco przesadzone, pochlebnie świadczy o działalności lotników w roku 1920.

Jak już wspomniałem, pod względem lotniczym chodziło w manewrach głównie o pewne doświadczenia użycia lotnictwa przeciw kawalerji, pod względem zaś operacyjnym chodziło o pewne doświadczenia czy drogą technicznych udoskonaleń i zwiększonych środków można się będzie oprzeć przeciwnikowi bardziej licznemu, lecz gorzej wyposażonemu technicznie.

Z tej tylko racji stronę niebieską liczebnie słabszą wyposażono w znaczną ilość lotnictwa.

Normalnie biorąc, grupa operacyjna — korpus — dywizja, posługiwaćby się winny maximum dwoma (korpus) eskadrami wywiadowczemi, któreby w zupełności wystarczyły.

W tym wypadku jednak założenie przewidywało koncentrację wszystkich środków technicznych na pewien czas i dla zupełnie określonego celu, aby wszystkiemi możliwemi środkami ubezpieczyć przez dni kilka rejon wyładowania naszych wojsk.

Przejdę teraz do omówienia lotnictwa niebieskiego w akcji.

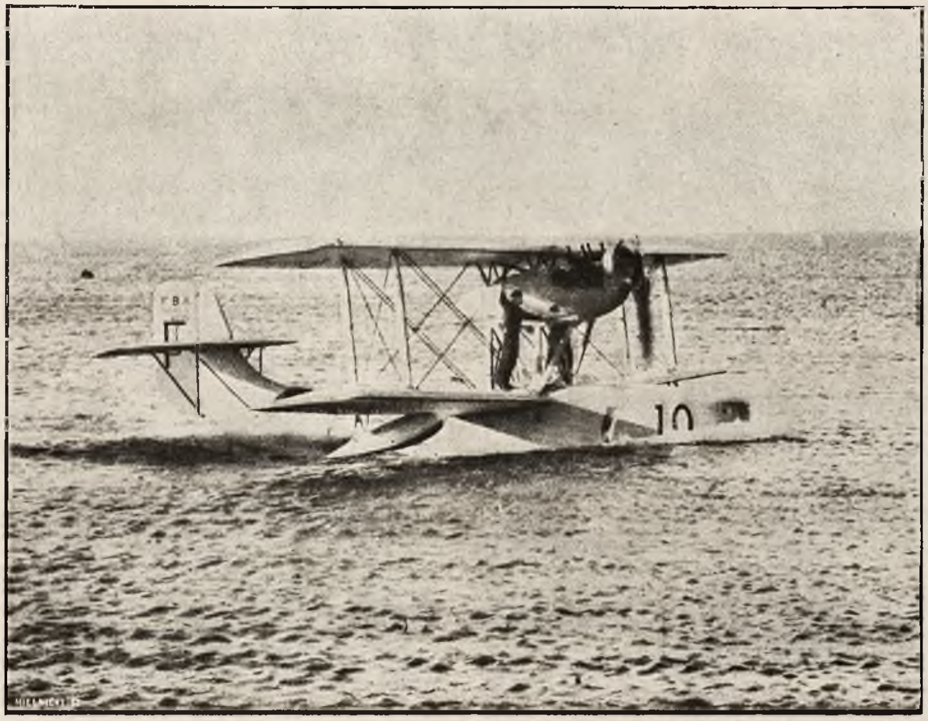
Zadanie lotnictwa w pierwszym dniu manewrów polegało prawie wyłącznie na informowaniu dowództwa o sytuacji nieprzyjaciela. (W dniu tym również był wykonany atak lotniczy przy współdziałaniu samochodów pancernych).

Lotnicy wykonywali swe zadanie bez zarzutu: kierownictwo manewrów i dowództwa były formalnie zasypywane meldunkami lotniczemi — czujnemu oku obserwatora nie uszedł ani jeden ruch wojsk nieprzyjaciela. Ważniejsze momenty fotografowano a gotowe fotografje rzucano kierownictwu w niespełna dwie godziny od chwili zdjęcia.

Atmosfera była, że tak powiem „przesycona lotnictwem"; należy to uważać za objaw dobry, jednak należy zwracać baczną uwagę na konieczność ekonomji sił i użycia tylko niezbędnie potrzebnych środków.

Nie wolno nam zapominać że lotnictwo jest najtrudniejszym rodzajem broni pod względem uzupełnienia i zorganizowania; wymaga ono bowiem i specjalnego sprzętu i wysoce wykwalifikowanego personelu.

Przypuszczam, że w rzeczywistych warunkach wojny lotnictwo w tym konkretnym wypadku byłoby użyte w znacznie mniejszej ilości, a zadanie mu postawione wykonałoby równie dobrze i równie szybko.



SCHRECK (PIL. LAPORTE) SIADA NA WODZIE

Chciałbym przy tej sposobności zwrócić uwagę na pewne (zresztą bardzo rzadkie) niedokładności w meldunkach zrzucanych z samolotów: meldunek winien być zwięzły, jak również, o ile możności, zaopatrzony w szkic i dawać wyczerpujące wiadomości: „co, gdzie, kiedy, w jakiej ilości (przypuszczalnie), w jakiej sytuacji (jeżeli chodzi o marsz—wskazać kierunek marszu)".

Uprzednie przesądzanie w meldunku przez obserwatora ilości zaobserwowanego nieprzyjaciela bardzo często może się stać źródłem pomyłek w dowództwie. Zamiast określeń, jak np. „pułk kawalerji w marszu", które spotykaliśmy — lepiej jest napisać „zwarta kolumna kawalerji czwórkami (czy też w innym szyku) w marszu na..., długość kolumny... klm, przypuszczalnie pułk".

Wspomnę tu o wyszkoleniu obserwatora, na które, mojem zdaniem, należy zwrócić wielką uwagę. Dobrego obserwatora trudniej jest wyszkolić niż pilota: do pilotowania trzeba mieć „wenę" — do obserwacji — rutynę.

W wojsku niemieckiem pilotem był najczęściej podoficer — obserwatorem zawsze oficer, a bardzo często nawet i oficer sztabu generalnego.

Łączność radio wewnątrz lotnictwa funkcjonowała bez zarzutu Niestety nie wszystkie stacje radio dowództw (np. przy 6 sam. brygadzie kawalerji) były dostosowane do odbierania radiogramów lotniczych.

Również należałoby zwrócić baczniejszą uwagę na konieczność utrzymywania stałej łączności oddziałów na ziemi z lotnictwem za pomocą wykładania płacht ustalonych. Jest to środek łączności, który niezawodnie daje bardzo dobre rezultaty

Niezmiernie trudno było lotnikom nakłonić dowództwa na ziemi do wykazania swego miejsca postoju.

Jeden z lotników opowiadał mi, że nie zważając na kilkakrotne sygnały dawane przez niego „Pokaż swoje stanowisko", nie wytyczono mu go: zmuszony był więc obniżyć swój lot nisko, by móc odróżnić proporczyki ułanów.

Jest to sposób stanowczo niedopuszczalny podczas manewrów: manewry bowiem są jakby fragmentem wyrwanym z całości wojny i zachowanie się wszystkich winno być zbliżone do rzeczywistych warunków walki.

Z drugiej zaś strony przy jednym ze sztabów zauważyłem oryginalny sposób stałego wytyczenia miejsca postoju. Płachta tożsamości była rozścielona na widocznem miejscu podczas przelotu samolotów zarówno własnych, jak nieprzyjacielskich; na moje zapytanie dlaczego lekceważy się lotnictwo przeciwnika, usłyszałem dość naiwną odpowiedź: „przecie to są tylko manewry".

Zakończenie pierwszego dnia manewrów przyniosło lotnictwu poważny sukces.

Na odprawie tegoż dnia usłyszeliśmy z ust szefa sztabu głównego kierownika manewrów, pułk. Szt. Gen. Andersa, tak skąpego w pochwałach, uznanie dla pracy lotników: „Kierownictwo stale posiadało wszystkie dane o ruchach wojsk dzięki doskonałemu funkcjonowaniu lotnictwa".

Przewidywano, że w drugim dniu mógł się nadarzyć moment dogodny dla lotnictwa, bowiem czerwona kawalerja w ilości dziewięciu pułków i dwóch dyonów artylerji konnej rozpoczęła swe operacje w terenie otwartym, dogodnym dla działań zaczepnych lotnictwa.

Był to właśnie moment decydujący o sprawności lotnictwa: moment nadawał się do ataku lotniczego a spóźnione zaskoczenie rozmijałoby się z zadaniem i nie dało by spodziewanego efektu.

Strona niebieska rozporządzała w tym dniu poważnemi środkami 10 samolotów Poteza, 10 samolotów Ballila i 8 samolotów Breguet'a.

Na rozkaz głównego rozjemcy lotnictwa, pułk. Szt. Gen. Abżółtowskiego, udaliśmy się obaj konno w różnych kierunkach do oddziałów kawalerji czerwonej, aby móc na miejscu decydować o ewentualnych skutkach ataku lotniczego

Dołączyłem się do jednego z pułków kawalerji na początek ataku (10 pułk strzelców konnych). Dowódca, a raczej zastępca dowódcy tego pułku odrazu zorjentował się w sytuacji i poprowadził pułk w szyku rozczłonkowanym.

Atak lotniczy w drugim dniu manewrów był bezsprzecznie bardzo brawurowy, cokolwiek może za brawurowy. Zorganizowanie ataku, jakoteż jego wykonanie, odbyło się bez zarzutu. Najważniejsze zasady zostały w zupełności zastosowane. A więc:

1) zmasowanie lotnictwa atakującego,
2) zapewnienie przewagi powietrznej podczas ataku,
3) ciągłość ataku,
4) precyzyjność ataku.



WODNOPŁATOWIEC SCHRECKA (PIL. LAPORTE)

Zastosowanie tych prawideł decyduje o powodzeniu akcji.

Żałować należy, że nie dało się ze względów technicznych zastosować strzelania nabojami ślepemi, z karabinów maszynowych oraz rzucania specjalnych petard — zbliżyłoby to atak lotniczy do warunków rzeczywistych.

Na przyszłych manewrach środki te należało by zastosować.

Parę słów o efekcie ataku lotniczego. Poprzednio wspomniałem, że wskutek niemożności użycia petard i naboi ślepych, efekt ataku lotniczego nie był pełny; wspomniane czynności były markowane, bombardowanie rakietą, ostrzeliwanie z karabinów maszynowych —, czerwoną chorągiewką.

Jednakże sam przez się fakt ukazania się nad głowami jeźdźców dużej ilości walczących samolotów, nieustannie nadlatujących ze wszystkich stron, stwarzał sytuację niezmiernie przykrą i pomimo, że nie wszystkie konie się płoszyły (dnia poprzedniego przeszły około 50 klm.) odczuwało się ogólne zdenerwowanie.

Bezsprzecznie zastososowanie rozczłonkowania

miało duże znaczenie: poszczególnego konia łatwiej jest opanować i wpływa on mniej na pozostałe, niż gdyby atak lotniczy zastał kawalerję w kolumnie zwartej.

Dowódcy kawalerji zdawali sobie sprawę z rzeczywistości: jeden z dowódców pułku powiedział mi, że gdyby rzeczywiście był zaskoczony prawdziwym atakiem lotniczym, poniósłby znaczne straty (pomimo rozczłonkowania) i, aby je zmniejszyć zmuszony byłby wyznaczyć dla pułku cel nawprost (lasek), a następnie przejść galopem przez otwarty teren. Jako naoczny świadek ataku lotniczego w dn. 12 sierpnia, trwającego ponad trzy godziny, mogę stanowczo stwierdzić, że w rzeczywistych warunkach wojny przy faktycznem użyciu środków ataku, rezultaty tego byłyby bardzo znaczne: być może straty efektywne nie przekroczyłyby 15%, jednakże dowódcy mieliby utrudnioną na przeciąg kilku godzin możność dowodzenia swojemi oddziałami.

Pułk kawalerji, który na manewrach został zmuszony do schowania się w maleńkim lasku (około $^3/_4$ klm. długości i 50 — 100 mtr. szerokości) i w obawie przed ponownym atakiem nie mógł kontynuować swego marszu naprzód — byłby w znacznej mierze zdezorganizowany, rozproszony i poniósłby duże straty (do 30%) — gdyż lotnicy nie zadowolnili się „zapędzeniem" kawalerji do lasku, lecz nieustannie krążyli nad nim, ostrzeliwując go i bombardując (czerwona chorągiewka i rakiety).

Dla dokładniejszego przedstawienia sprawy przypuszczalnych środków, jakich użyć miało lotnictwo podczas ataku w dniu 12 sierpnia, poinformuję moich czytelników, że w normalnych warunkach wojny byłoby prawdopodobnie zużyte ze strony lotników około 100.000 naboi i rzuconoby około 6.000 bomb półkilowych.

Jeżelibyśmy przyjęli tylko 1% trafionych kul wyniosłoby to straty około 1 200 szeregowych i koni nie mówiąc już o dużym efekcie moralnym.

Prawdopodobnie w normalnych warunkach atak czerwonej kawalerji załamałby się wzgl. byłby znacznie opóźniony i nie przedstawiałby już dla niebieskich wartości zaskoczenia.

Zdezorganizowanie oddziałów broni jezdnej przez skutecznie przeprowadzony atak lotniczy zmusza nas do zastanowienia się nad uregulowaniem współdziałania lotnictwa z innemi rodzajami broni, szczególnie podczas ataku lotniczego dezorganizującego szeregi nieprzyjaciela.

W warunkach rzeczywistych wojny, lotnictwo w dniu 12 sierpnia przygotowałoby doskonale grunt dla własnej kawalerji (niebieskiej) — moment rozprzężenia kawalerji czerwonej bezpośrednio po ataku lotniczym, pewnego zdezorganizowania jej dowództwa, nadawał się wyjątkowo dobrze do zaskoczenia.

Sądzę, że kilka świeżych pułków kawalerji niebieskiej rzuconych bezpośrednio po ataku lotniczym na kawalerję czerwoną mogłoby odegrać decydującą rolę i przeważyć szalę zwycięstwa.

Bynajmniej nie mam tu zamiaru wskazywać, że ten moment podczas manewrów nie został wykorzystany; przeciwnie. główne kierownictwo brało poważnie pod uwagę możność zaskoczenia, lecz uprzednie zaangażowanie w tym decydującym momencie kawalerji niebieskiej do innych celów nie pozwoliło dowództwu niebieskich na wykorzystanie tej sposobności.

Należy oddać sprawiedliwość, że lotnicy i w drugim dniu manewrów w niczem nie zawiedli. Jednakże dzień ten był dla nich dniem żałoby: ubył z pośród nich ceniony oficer i dobry kolega. por. obs. Wiktor Sokołow. Ubył wskutek zwykłego, codziennego wypadku lotniczego, tak zwanego kapotażu, który w „zasadzie" niczem nie grozi. W tym wypadku Sokołow strzaskał głowę o karabin maszynowy. Niektórzy przypisują winę tego wypadku dowództwu — jakoby start samolotu odbywał się z wiatrem bocznym: nie jest to słusznem, bowiem wiatru prawie nie było wzgl. słaby ten wiatr nie mógł być przyczyną wypadku.

Wypadek ten należy przypisać pewnej nieostrożności i niezastosowaniu się do przepisów startu w znacznej mierze samego ś. p. Sokołowa, który podczas startu przez cały czas stał w samolocie.

Czy nie nasuwa się potrzeba stosowania przez dowództwo pewnego przymusu stałego i skrupulatnego wypełniania przez personel przepisów, jak również czy nie byłoby celowem stosowanie przymusu latania w hełmach? Przymus taki istniał w wielu armjach i, zdaje się, nie wywoływał zbytnich narzekań

W trzecim dniu manewrów lotnictwo obarczone było zadaniami mniejszemi niż poprzednio, które również skrupulatnie wykonało.

Jednym z ciekawych momentów było stosowanie z dodatnim wynikiem radiotelefonu dla porozumiewania się lotnika z oddziałami na ziemi.

Dzięki inicjatywie, obecnego na manewrach, szefa Dep. IV Żeglugi Powietrznej gen Zagórskiego, zastosowano bardzo dobry środek łączności przez dowództwo: mały samolot typu szkolnego Morane, nie wymagający specjalnego terenu do lądowania, łatwo wznoszący się z przeciętnie równej miejscowości, o dobrem polu widzenia i o małej szybkości.

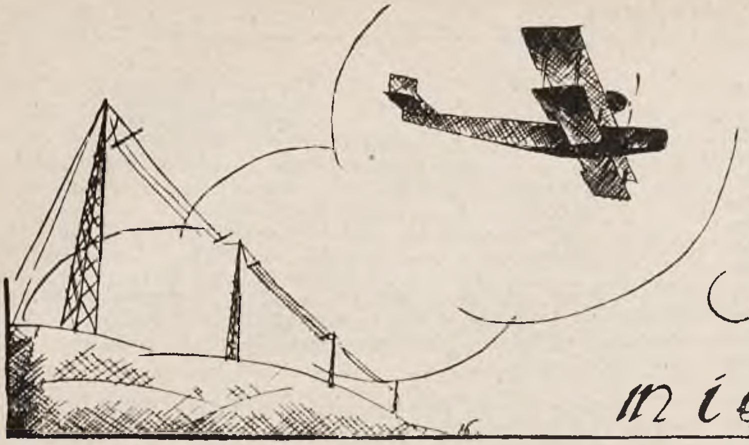
Samolot ten trzymał się zawsze obok kierownictwa manewrów (zmieniał swe miejsce około 15 razy) i z wielkiem powodzeniem wykonywał rolę łącznika i informatora kierownictwa: wiadomości, które należało sprawdzić przekazywane były na miejscu pilotowi por. Kalinie (zamiast długiego procederu nadawania telefonicznego rozkazu na lotnisko) i odwrotnie meldunki o dokonanej kontroli bezpośrednio doręczane.

Szybkość i skuteczność takiej akcji jest wprost bezkonkurencyjna.

Taki samolot potrzebny jest przy sztabie każdej z wielkich jednostek: da on możność utrzymywania ścisłej i szybkiej łączności, przeprowadzenia wywiadu, ustalenia sytuacji własnej i przedpola (wykorzystując porę dnia, kiedy lotnictwo nieprzyjaciela jest mało czynne).

Wynik końcowy oddziału lotnictwa w manewrach na Wołyniu był bardzo dobry, zarówno pod względem wyszkolenia i ducha jak też i sprawności współdziałania z innemi rodzajami broni.

Reasumując wszystko — lotnictwo polskie przedstawiło się jako broń gotowa do współdziałania z innemi broniami, gotowa do obrony własnej, jak również doskonale przygotowana do samodzielnej skutecznej akcji zaczepnej we wspólnej walce o nienaruszalność granic naszej Ojczyzny.



Kronika międzynarodowa

POLSKA.

Lot do Rumunji. Na zaproszenie następcy tronu rumuńskiego księcia Karola w dn. 31 sierpnia o godz. 2.30 po poł. wyleciała grupa lotników pod wodzą gen. Zagórskiego w składzie następującym:

1) Potez XV krajowej fabrykacji z gen. Zagórskim i kpt. Popielem;
2) Potez XV krajowej fabr. z por Kosińskim i mechanikiem;
3) Potez XV „ „ z kpt Prodanem i mechanikiem;
4) Breguet XIV z pułk Serednickim i por. Rylem.

Odlot z Warszawy 31/VIII o godz 2.30, przylot do Lwowa o godz. 4.10 po poł. Wobec niepogody zatrzymują się na 2 dni. Odlot ze Lwowa 2 IX o godz 6.30 rano, przylot do Jass o godz 10 rano, tegoż dnia Odlot z Jass 2 IX o godz 3 30 po poł, przylot do Bukaresztu o godz. 6 po poł. Z powodu spóźnionej pory płk. Serednicki lądował w Tecuci i dopiero następnego dnia przyleciał do Bukaresztu Dn. 3 września lotników przyjęto nadzwyczaj serdecznie w Synaji Po czterech dniach przyjemnego pobytu dn. 7 września nastąpił odlot z Bukaresztu o godz. 7.20 rano do Polski. Po zatrzymaniu się w Jassach lotnicy przybyli do Lwowa o godz. 4.30. Odlot ze Lwowa 10 września, przylot do Warszawy o godz. 4.15. Pułk Serednicki powrócił do Warszawy już dn. 8 września.

Uroczyste otwarcie portu lotniczego. Dn. 13 września dokonano uroczystego aktu poświęcenia i otwarcia portu lotniczego w Łodzi, zbudowanego przez L. O P. P.

Już w godzinach przedpołudniowych poczęły krążyć nad miastem samoloty, zdążając z różnych stron do nowego łódzkiego portu lotniczego.

O godz. 12-ej zaczęła się prawdziwa wędrówka ludności miasta Łodzi w stronę portu, który leży na terytorjum osady Lublinek. Do godz. 3-ej zgromadził się dokoła lotniska kilkunastotysięczny tłum publiczności, a nowe rzesze napływały wciąż, zajmując szczelnie wszelkie miejsca, jakie zdołano przewidzieć i odpowiednio zabezpieczyć dla publiczności.

Do godz. 3-ej nagromadziło się w okolicy lotniska przeszło 500 samochodów i około 200 różnych pojazdów. Olbrzymia część uczestników, wobec niemożliwości dostarczenia potrzebnej ilości środków komunikacji, wędrowała z Łodzi aż na lotnisko położone o 5 km. piechotą.

Burza deszczowa i gradowa, która zerwała się koło godz. 3 nad Łodzią i okolicą, uniemożliwiła punktualne rozpoczęcie uroczystości, które rozpoczęły się około godz. 4-ej uroczystym aktem poświęcenia przez biskupa Tymienieckiego. Po poświęceniu z trybuny prezes łódzkiego Komitetu L. O. P. P., p. mec. Alfred Biłyk wygłosił przemówienie, w którem podkreślił intencję wysiłków miejscowej organizacji L. O. P. P. w sprawie budowy portu lotniczego i oddał lotnisko do użytku lotnictwa polskiego, zapraszając lotnictwo wojskowe i cywilne do jaknajwydatniejszego jego użytkowania.

Po przemówieniu mec. Biłyka zabrali głos: b prezes rady ministrów, Antoni Ponikowski, w imieniu Zarz. Gł. L. O. P. P. przybyły pasażerskim Junkersem p. wiceminister Eberhardt w imieniu Min. Kolei oraz pułk. Bielawski w imieniu wojska.

Po dokonaniu aktu poświęcenia zagrzmiała salwa armatnia, a po ogłoszeniu otwarcia — druga.

Tymczasem wypogodziło się niebo i zaświeciło słońce, zawarczały wszystkie motory ustawionych na lotnisku 6 samolotów i rozpoczęły się wzloty oraz ewolucje powietrzne.

Z natężoną uwagą i objawami najwyższego podziwu śledzono zwłaszcza zdumiewające ewolucje, dokonywane na samolocie Fokkera przez ppłk. Kossowskiego.

Po skończonych uroczystościach i lotach popisowych, odbywały się loty pasażerskie, które rozpoczął dowódca Korpusu gen. Jung.

Gdy zakończyły się ewolucje lotnicze, o godz, 19-ej wiecz. mieszkańcy usłyszeli huk silnika długo krążącego nad miastem samolotu. Był to samolot Potez L. O. P. P. Nr. 1, który po tournée propagandowem po kraju przybył z p. ppłk. Grzędzińskim z Zarządu Głównego i p. Proniewiczem i wylądował w zupełnych ciemnościach na nowem lotnisku, bez najmniejszego uszkodzenia, powitany w imieniu Komitetu L. O. P. P. na własnem lotnisku.

Lot komisyjny Warszawa-Kopenhaga. W dniu 15 sierpnia r. b. odbył się lot komisyjny na przestrzeni Warszawa-Kopenhaga, w którym wzięli udział: dyrektor departamentu Min. Kolei p. F. Moskwa, oraz pp. dr. Rzuchowski i Aleksander Wygard (z tow. Aerolot). Po przybyciu o godz. 12 min. 15 do Pucka na samolocie linji Warszawa-Gdańsk i otrzymaniu wiadomości meteorologicznych z Kopenhagi, o godz. 13 min. 30 nastąpił odlot w dalszą drogę na wodnopłacie Junkersa G. 23 do Kopenhagi przy silnym wietrze przeciwnym. Przylot do Kopenhagi nastąpił o godz. 16 min. 45, gdzie na lotnisku komisję powitali posłowie polski, francuski i brazylijski oraz przedstawiciele duńskiej marynarki i kół lotniczych jak również oficerowie morskiego lotnictwa duńskiego, którzy niedawno odbyli lot eskadrowy z Kopenhagi do Warszawy i z powrotem.

W dniu 17 b. m. wydał nasz poseł Rozwadowski śniadanie z okazji tego udanego lotu i wygłosił na niem przemowę, podkreślając polityczne znaczenie pracy nad komunikacją powietrzną z Polski do Danji.

„Wizyta duńskich hydroplanów w Warszawie, mówił pan poseł, oraz pierwszy lot próbny dokonany na projektowanej linji komunikacji powietrznej Warszawa-Kopenhaga są dwoma wypadkami, które stanowią erę w stosunkach duńsko-polskich.

Wizyta eskadry duńskiej w stolicy Polski, której bodźcem były uczucia przyjaźni ożywiające oba narody, odbiła się szerokiem echem u nas, gdyż polacy umieją kochać i szanować swoich przyjaciół, a mamy szczęście zaliczać do tych ostatnich duńczyków. Była ona dalej dowodem znakomitych tradycji marynarki duńskiej, której lotnicy wykonali lot na aparatach zbudowanych w Danji, z materjału pochodzenia duńskiego, dając jeszcze raz dowód swej zdolności, odwagi i brawury, która wzbudziła powszechny podziw.

Lot z Warszawy do Kopenhagi dokonany prze Polską Linję Lotniczą jest wymownym symbolem naszego dążenia do zbliżenia z zachodem, którego przyjaźń zdołaliśmy już sobie pozyskać. Oto dzięki lotnictwu i jego znakomitym usługom przestaje istnieć przestrzeń i kontakt między państwami i narodami staje się coraz ściślejszy, węzły przyjaźni zacieśniają się i wzmacniają.

Panowie! Z radością wznoszę swój kielich i wyrażam najgorętsze i najżywsze życzenie coraz większego rozwoju lotnictwa duńskiego i szczęśliwej współpracy polsko-duńskiej".

Lot Warszawa-Kopenhaga zapowiedział rozpoczęcie serji lotów próbnych, które w tym roku dać mają doświadczenia niezbędne do organizacji stałej linji, która zacząć ma swe regularne funkcjonowanie od początku roku przyszłego.

Pisaliśmy już w majowym numerze „Lotu Polskiego" na jakich podstawach opiera się układ polsko-duński w tej sprawie.

Dyrektor linji Aerolot p. Al. Wygard udzielił nam swych wrażeń z podróży tym szlakiem.

„Realizując postanowienia konferencji lotniczej pomiędzy Polską i Szwecją w marcu bieżącego roku w Kopenhadze o uruchomieniu linji lotniczej Warszawa — Puck — Kopenhaga, towarzystwo Polska Linja Lotnicza Aerolot nabyła w szwedzkiej fa-

bryce w Limhamn (pod Malmö) 10-io osobowy, trójsilnikowy wodnopłatowiec Junkersa G. 23.

Wodnopłat ten o rozpiętości 29 metrów zbudowany jest cały z dur-aluminium i posiada silniki L. 2 po 200 MK. każdy.

Przybywszy dn. 9 sierpnia do Malmö, odbyłem z inżynierami fabrycznymi szereg dłuższych prób hydroplanem nad wybrzeżem szwedzko-duńskiem, między innemi lądowaliśmy celowo przy zmroku na wzburzonej fali na pełnem morzu, na wysokości wyspy Bornholm. Często również zatrzymywaliśmy jeden z silników, probując, czy maszyna z powodu stosunkowo ciężkiego podwozia wodnego utrzyma się na dwóch a nawet nie tracąc zbytniej wysokości na jednym motorze. Innym razem znowu, zastanowiwszy zupełnie silniki na wysokości 1600 mtr., schodziliśmy lotem ślizgowym przez 10 minut, poczem wodnopłat zupełnie pewnie usiadł na fali. Zapuściliśmy wówczas silniki automatycznie z łatwością z siedzenia pilota, startując w dalszą drogę Start wynosił z pełnem obciążeniem przy średnim wietrze 20 do25 sekund, przy zastanowieniu zaś 1 silnika — około 28 sekund, co znaczy, jak na wodnopłat takiej wielkości zupełnie krótko.

Przy próbach tych wodnopłat wykazał pierwszorzędne własności aerodynamiczne, jakoteż bardzo wielką wytrzymałość konstrukcji pływaków. Wystartowałem przeto o godz. 9 min. 35 w dniu 13 sierpnia nieco żałośnie żegnany przez inżynierów fabrycznych z powodu feralnej daty.

Po kilku zawrotach nad fabryką wzięliśmy kierunek na południowy wschód i przeleciawszy 80 klm. nad lądem na wysokości zaledwie 100 mtr. weszliśmy, koło miejscowości Sandhammaren, nad pełne morze. Pogoda była przepiękna, wiatr sprzyjający, w morzu odbijało się wszystkiemi kolorami słońce. Już o godz. 10 zobaczyliśmy wdali zieloną wyspę duńską Bornholm. Wymieniwszy pozdrowienia z radiostacją na tej wyspie, przelecieliśmy między Bornholmem a małą wysepką Christiansoe i weszliśmy na szerokość morza skąd żadnego już lądu nie było widać. Przeszedłem na tył kabiny i smętnie spoglądałem na pozostawione w dali i znikające już wybrzeże pięknej wyspy Bornholm i czerwone dachy domów w mieście Nexoe.

W drodze do Bornholmu spotykaliśmy jeszcze gdzie niegdzie, okręty i żaglowce rybackie, dalej jednak otwierała się już przed nami bezgraniczna przestrzeń morza, w którem odbijały się czarnemi plamami wielkie, zawisłe nad nami, chmury, a wśród nich mały cień naszej maszyny, od sprawności której zależał nasz los.

Jednak motory działające sprawnie, jak zegary i majestatyczny ruch olbrzymiego wodnopłatu rozproszyły wnet wszelkie wątpliwości. Usadowiwszy się na przedniem siedzeniu, czy rozparłszy się na fotelu w kabinie, czy wreszcie korzystając z wygodnej umywalni, nie czułem wcale, że lecę w małym, w stosunku do potęgi morza, wodnopłacie. Miałem raczej wrażenie, że płynę wielkim okrętem a la „Majestic", mającym 56.000 ton pojemności.

Spokojny ruch i łagodne chybotanie hydroplanu działały uspakajająco i usypiająco, wprawiając mnie w błogi stan półsnu i rozpraszając wszelkie obawy. Nie było wszakże czasu na sen, gdyż niezadługo zobaczyliśmy pierwsze statki rybackie, w dali zaś—wybrzeże niemieckie. Zostawiliśmy je po prawej ręce, lecąc w idealnie prostej linji, i koło jeziora Łeba weszliśmy na wybrzeże polskie.

Minąwszy Kurgję i Różewję, ujrzeliśmy jak na dłoni przepiękny półwysep Hel. Wylądowaliśmy w Pucku, witani radośnie przez dywizjon lotnictwa morskiego, o godz. 11 min. 55.

Przelecieliśmy tedy przestrzeń niespełna 450 klm. w ciągu 2 godz. i 20 min.

Pierwszy ten lot nat Bałtykiem pozwolił nam nabrać zupełnego zaufania do maszyny, tak że śmiało mogliśmy rozpocząć okres próbnych przelotów.

Sądzimy, że okres próbny przekona rząd duński o możliwości przeprowadzenia tej linji, co do której zainteresowane koła lotnicze w Kopenhadze twierdzą, że jest nader trudna i prawie niewykonalna".

Komunikacja powietrzna Warszawa-Praga. Jak wiadomo, w roku bieżącym tow Franco-Roumaine (od niedawna noszące tytuł Międzynarodowego Tow. Żegl. Pow.) pracuje na swym olbrzymim szlaku w szczególnie trudnych warunkach.

Samoloty zmuszone są do omijania terytorjum niemieckiego, nadrabiają drogi i droga lotu wynosi obecnie 650 klm. Jest to najdłuższy etap handlowy w dobie dzisiejszej, przyczem lot odbywa się przeważnie bez lądowania w czasie podróży. Zdarza się nawet często że jeden i ten sam pilot, w razie podróży dodatkowej odbywa loty w obydwuch kierunkach, w jednym dniu przebiegając w ciągu 10 godzin 1300 klm.

Z uwagi na odległość i trudności etapu, rezultaty otrzymane przez towarzystwo godne są uwagi:

Miesiąc	Procent regularności (po odtrąceniu opóźnionych i dodatkowych podróży). Cyfry przyjęte przez M-stwo
Kwiecień	94%
Maj	88%
Czerwiec	92%
Lipiec	94%

Z Pragi istnieje dalsze połączenie z Marienbadem przez czeską linję lotniczą, a przez towarzystwo z Wiedniem, Budapesztem, Belgradem, Bukaresztem oraz Paryżem, drogą okrężną, przez Szwajcarję.

Komunikacja powietrzna w sierpniu 1925 r. Zdawałoby się, że miesiąc ubiegły, obfitujacy w słotne, mgliste i wietrzne dnie uniemożliwił utrzymanie komunikacji powietrznej. Cyfry statystyczne wykazują jednak, że samoloty Tow. Polskiej Linji Lotniczej przezwyciężyły fatalne warunki atmosferyczne i w całym miesiącu odpadło zaledwie kilka lotów.

Statystyka Polskiej Linji Lotniczej w porównaniu z miesiącem lipcem b. r. (daty odnoszące się do miesiąca lipca podane są w nawiasach) przedstawia się następująco:

Wykonanie lotów	281	(295)
Ilość przelecianych kilometrów	88.714	(88.442)
Ilość przewiezionych pasażerów	628	(775)
Ilość przewiezionych towarów	9.036	(9.030)
Ilość przewiezionej poczty	162.7	(121.7)
Regularność w %%-ch	86.5%	(96 8%)

Powyższe cyfry dają nadzieję, że Polska Linja Lotnicza w bieżącym roku utrzyma normalną komunikację lotniczą przez całą zimę.

Lot pod mostem Poniatowskiego w Warszawie. W dniu 20 września, na zakończenie niejako lotniczego tygodnia w Warszawie, w czasie „Święta Wisły" Tow. Wioślarskiego pilot mjr. W. Prosiński dokonał na wojskowym płatowcu Fokkera typu D VII przelotu pod arkadami mostu im. Poniatowskiego.

MIĘDZYNARODOWE ZJAZDY LOTNICZE.

Konferencja lotnicza w Stokholmie rozpoczyna się dn 28 września. Konferencja jest międzynarodową, na którą rząd szwedzki zaprosił zarówno rządy państw europejskich, mających stałą komunikację lotniczą, jak i towarzystwa prywatne z całej Europy. Rząd polski reprezentowany będzie na konferencji przez pp. dyr. Franciszka Moskwę (Ministerjum Kolei) oraz Jerzego Bogorya-Kurzenieckiego, radcę ministerjalnego i delegata Polski do Międzynarodowej Kom. Żeg. Pow. (C. I N A)

Program konferencji obejmuje szereg ważnych i aktualnych spraw, jak: rozkłady lotów, loty nocne i całoroczne, organizacja przyziemi, służby meteorologicznej i służby bezpieczeństwa, dalej kwestje przewozowe, paszportowe i celne

Delegacja polska przedstawi projekt konwencji w sprawie ustroju międzynarodowego komunikacji powietrznej i zaprosi państwa i kompanje na następną konferencję do Krakowa.

AFGANISTAN.

Wpływy lotnictwa sowietów. Zdecydowany wróg Rosji carskiej, Afganistan od czasów panowania Sowietów w Rosji wszedł w bliższe stosunki z Rosją. Stosunki te, wykorzystywane przez Sowiety w ich polityce antyangielskiej, wyraziły się na polu lotnictwa w słynnym locie rosyjskim do Kabulu w roku ubiegłym. Obecnie na zaproszenie rządu Sowietów Afganistan ma kształcić swych pilotów w szkołach rosyjskich. Trzeba przypuszczać, że jest to początkiem konsekwentnej polityki w której organizacja i zaopatrzenie lotnictwa afgańskiego znajdzie się pod wpływem Sowietów.

ANGLJA.

Linja Egipt — Indje. Sir Sefton Brancker przystąpił do realizacji projektów lotniczych, z któremi związana była jego zeszłoroczna podróż powietrzna w czasie której odwiedził Warszawę. Pierwszą realizacją ma być linja Kantar — Karaczi łącząca za pomocą trójsilnikowych samolotów Egipt z Indjami. Rząd brytyjski dla eksploatacji tej linji (4000 km) udzieli towarzystwu Imperial Airways 87 tys. funtów sterlingów, a 13 tys. funtów przeznacza w obecnym budżecie na pracę nad przyziemiem na tej linji.

BELGJA.

Śmierć Raparlier i Simoneta. Belgja, która coraz bardziej wysuwa się na czoło lotnictwa zarówno w technice, jak i w sporcie o czem świadczy nie tylko słynny przelot Thieffry do Kongo ale i udział belgów w zawodach międzynarodowych, straciła w sierpniu dwuch wybitnych pilotów. Jeden z nich, Victor Simonet, znany już był oddawna z swych lotów szybowych we Francji, w Anglji i Belgji, oraz z lotów na małosilnikowych belgijskich płatowcach Poncelet. Simonet ginie na zawodach w Vauville ubiegając się o rekord czasu. Strata to nieodżałowana dla belgijskiego lotnictwa i jego serdecznych przyjaciół do których się zaliczamy. Drugą stratą w tym samym niemal czasie jest śmierć Raparlier. Dzielny ten pilot szeroko był znany na lotniskach zachodniej i północnej Europy, jako niezrównany globflyer i pionier lotnictwa małej mocy. Jego też sprawności, energji i entuzjazmowi w znacznym stopniu przypisać należy popularność, jaką zyskały sobie holenderskie samoloty małej mocy Pander, które oblatywał na wielkich szlakach europejskich między Rotterdamem, Brukselą i Paryżem oraz innemi wielkiemi miastami. Przyczyną śmierci sławnego pilota stało się zaczepienie się samolotu przy lądowaniu o druty telegraficzne, których nie dostrzegł, a stało się to w początku zamierzonego lotu z Rotterdamu do Moskwy, zawsze na małosilnikowym samolocie Pander, z którym cała karjera Raparlier była ściśle związana.

CZECHOSŁOWACJA.

Lotnictwo bez silnika jest przedmiotem planowej pracy.

Na odbytym tegorocznym czeskim konkursie lotnictwa bez silnika w lipcu, uzyskano rekordy czeskie: wysokość 209 m., dystans 1716 m., czas lotu bez przerwy 37 min 53 sek.

FRANCJA.

Katastrofa Thierry. Piloci Thierry i Costes dnia 13 września odlecieli z lotniska w Etampes dla dokonania przelotu Paryż — Konstantynopol — Bender Abbas bez zatrzymania dla pobicia rekordowego przelotu Arracharta i Lemaître'a z Paryża do Villa Cisneros (Afryka Północna) w linji prostej bez zatrzymania. Lot odbyć się miał na płatowcu Breguet 19 A2 obciążonym niezbędną ilością paliwa. Odlot nastąpił o świcie w obecności władz oraz zainteresowanych przemysłowców Breguet'a i Renault. Niestety, wskutek defektu funkcjonowania silnika we mgle nad górami Schwarzwaldu stała się katastrofa, w wyniku której Costes został ranny, Thierry zaś zginął. Zgasły pilot należał do elity francuskiego lotnictwa od dłuższego zaś czasu był pilotem-szefem fabryki Bregueta.

Komunikacja powietrzna Paryż — Kopenhaga. W dniu 8 września otwartą została linja Paryż — Kopenhaga, eksploatowana przez duńskie towarzystwo DLL na samolotach Farmana F 3 X (Jabiru) o 4-ch silnikach. Odlot nastąpił z Kopenhagi o godz. 9 m. 35, przylot na lotnisko paryskie (Le Bourget) o godz. 18 m. 30 t. j. w niespełna 9 godzin, z których dwie przypadło na postój w Amsterdamie. Przelot ten, zredukowany do 7 godzin uczynić może w łączności z polską linją Aerolotu Warszawa — Puck — Kopenhaga, zupełnie praktycznem połączenie tym szlakiem Paryża z Warszawą.

Puhar Breguet'a. Znany konstruktor L. Breguet ofiarował Aero Klubowi 75.000 fr. na nagrodę na przeciąg 3 lat (po 25 tys. fr.). Zawody o puhar Bregueta mają charakter indywidualny i wyniki oceniane są według oryginalnego wzoru łączącego szybkość przeciętną lotu i obciążenie użyteczne na 1 konia mocy silnika. Zawody odbywają się na jednym z kilku, pozostawionych do wyboru, szlaków o długości około 1000 km. na których w ciągu dni 7 zawodnik dokonać winien 7 przelotów. W roku bieżącym do zawodów dopuszczono tylko płatowce wywiadowcze. Jak dotąd prawo do puharu trzyma por Girardot na szlaku Paryż — Dijon — Metz — Dijon — Paryż.

Rekord Lasne'a. W sobotę 12 września pilot Lasne, na samolocie Nieuport-Délage z silnikiem Hispano-Suiza radjatorem Lamblin, zdobył rekord światowy szybkości na dystansie 1500 i 2000 km. samolot ten zdobył przedtem rekord światowy na dystansie 1000 km

Szybkości uzyskane przez Lasne'a były:

na 500 km.	219 km 367
„ 1000 „	219 „ 306
„ 1500 „	218 „ 287
„ 2000 „	218 „ 759

W ten sposób pobite zostały poprzednie rekordy, zdobyte przez porucznika amerykańskiego Harris (1500 km. — 184 km 030, 2000 km. — 183 km. 830).

Walki w Maroku, w których lotnictwo ma coraz szersze pole do działania, stały się przedmiotem szczególnej kampanji propagandystycznej francuskiego Comité de Propagande Aéronautique, który wydał specjalnie w tej sprawie dodatek do czasopisma „Les Ailes"

Lotnictwo francuskie oprócz wywiadu rozwinęło działalność niszczycielską (bombardującą). Szereg wybitnych pilotów między innymi Haeglen, Fonck i Sadi-Lecointe zgłosili się na ochotnika na front.

Amerykańska eskadra ochotnicza, stworzona z inicjatywy amerykańskiego pułkownika Sweeney i składająca się z 7 amerykańskich pilotów udała się do Maroka na samolotach francuskich Breguet'a.

Jak wiadomo, szef rifenów Abd el Kerim rozporządza również lotnictwem wywiadowczem, aczkolwiek słabem.

JAPONJA.

Przelot Tokio — Paryż. Organizacja lotu japońskiego nieco się przewlekła.

Abe i Kawaczi odlecieli z Tokio dn. 25 lipca. Szlak wybrany przez japończyków przechodzi wzdłuż wielkiej syberyjskiej kolei i tem zasadniczo się różni od szlaku Pelletiera d'Oisy lub Ferrarina

Lotnicy przybywają więc 25 lipca do Osaka, 27-go do Tacziaraj (520 km), 2 sierpnia do Hejdżo (850 km.) 3-go do Charbinu (900 km.), 7-go do Czyty (1350 km.), 8-go do Wierchnieudinska i Irkucka (700 km.), 10-go do Krasnojarska (1130 km) 13-go do Aterynska (650 km.), 15-go do Nowonikołajewska (500 km.), 16-go do Kurgana (1180 km.), 20-go do Kazania (1200 km.). W dniu 23 sierpnia przybywają do Moskwy (750 km.) przelatując szlak 10400 km, z regularnością przerywaną tylko przez warunki atmosferyczne.

NIEMCY.

Nowy fundusz Zeppelina. Z powodu 25-letniego jubileuszu działalności zakładów Zeppelina Dr. Eckener wystąpił do rodaków z wezwaniem stworzenia nowego funduszu im. Zeppelin'a, przeznaczonego na budowę olbrzymiego statku powietrznego. Statek ten ma służyć celom cywilizacji, zostanie przeznaczony do wyprawy na zdobycie bieguna północnego. W tym celu pociągnięto do akcji Amundsena, który jednak, jak wiadomo skądinąd zamierza nabyć sterowiec gdzieindziej

Tem niemniej fundusz ten projektowany na 4 miljony złotych marek, ma powstać. Związki robotnicze zgłosiły w tym celu opodatkowanie się swych członków po fenigu, związki komunalne (gminy) opodatkują wszystkich mieszkańców po 2 fenigi — związki przemysłowe, handlowe i finansowe oświadczyły również gotowość opodatkowania się procentowego.

NORWEGJA.

Reorganizacja i rozbudowa lotnictwa. W roku zeszłym Norwegja przeprowadziła poważną reorganizację i rozbudowę swego lotnictwa wojskowego — lądowego i morskiego. Tworzą się liczne eskadry, lotniska, szkoły i zakłady. Lotnictwo cywilne jest w zarodku, ale wkrótce ma powstać poważne Towarzystwo komunikacji lotniczej.

ROSJA.

Wyprawa podbiegunowa. Dwa wodnopłatowce typu Junkersa zostały dołączone do sowieckiej wyprawy naukowej na Nową Ziemię, która ma przeprowadzić badania geologiczne i meteorologiczne oraz poczynić zdjęcia kartograficzne w rejonie wiecznych lodów aż po 79° szerokości północnej.

Koncesja Forda. Według źródeł włoskich misja Forda znajdująca się w Rosji spotkała się z propozycją stworzenia na Uralu fabryki metalowych samolotów. Według tych informacji misja propozycję tę przyjęła, zamierza jednak równocześnie zainstalować w Rosji fabrykę samochodów i silników

Promocja inżynierów lotniczych. Dn. 25 kwietnia r. b. odbyło się uroczyste wręczenie dyplomów inżyniera-mechanika floty powietrznej pierwszym abiturjentom Akademji Floty Powietrz. w Moskwie, nawpół cywilnego wyż-

szego zakładu naukowo-technicznego, subsydjowanego przez Towarz. Przyjaciół Fl. Pow. (O. D. W. F.). Zespół nowopromowanych inżynierów (21) rozpada się na: konstruktorów płatowców i silników (5—7), organizatorów przedsiębiorstw lotniczych (2), komunikacji powietrznej (4), aeronautyki (2), aerodynamiki (1).

Abiturjenci, nie posiadający cenzusu dowodzenia, odeszli do eskadr i eskadryl dla odbycia 6-mies. stage'u na stanowiskach technicznych (starszych mechaników); pozostałych przydzielono do: centr. instytucyj i zakładów floty powietrznej, centr. lotniska naukowo-doświadczalnego, szkoły balonowej, lotnictwa morskiego. Jednego pozostawiono w Akademji, jako kierownika gabinetu przemysłu lotniczego.

Słuchacze Akademji (16), którzy złożyli egzaminy dyplomowe, lecz nie zdołali przygotować należycie swych prac dyplomowych lub też ich nie obronili, otrzymali odroczenie 1—3 mies.

Podczas uroczystości do Akademji nadeszło mnóstwo depesz od rozmaitych dygnitarzy sowieckich, jak np. prezesa Sownarkomu Rykowa, z-cy prezesa Wojsk. Rady Rewol. Unszlichta, podkreślających jednomyślnie, że rząd i społeczeństwo Z. S. S. R. są dumne, posiadając, dzięki wybitnej pracy Akademji Floty Pow., własnych inżynierów lotniczych, którzy wzmocnią rozwój i doskonałość czerwonej floty powietrznej.

Prasa bolszewicka poświęciła obszerne artykuły działalności Akademji, podnosząc znaczenie dyplomowanych w kraju inżynierów lotniczych, którzy, jako znawcy warunków lokalnych, potrafią w szybkiem tempie zadokumentować Europie swą wiedzę.

Należy zaznaczyć, że flota czerwona obchodziła jednocześnie w tym dniu uroczystość wykończenia pierwszej serji silników lotniczych, skonstruowanych i wybudowanych przez zakłady lotnicze „Ikar". Są to silniki rotacyjne typu „Mono-Gnome" 100 KM.

RUMUNJA.

Linja Bukareszt — Kiszyniów. Rząd rumuński przystąpił do organizacji linji powietrznej Bukareszt — Kiszyniów. Według informacji rumuńskiej prasy pierwsze loty mają być dokonane w pierwszych dniach października.

WŁOCHY.

Komunikacja powietrzna. Rząd włoski zamierza w szybkiem tempie wyrównać opóźnienie Włoch na polu lotnictwa. Obecnie, po zrealizowaniu linji Brindisi-Ateny-Konstantynopol rozpocząć się ma organizacja linji Rzym-Genua-Barcelona. Obecnie opracowuje się projekt połączenia powietrznego z Afryką północną linją Rzym-Tripolis

Raid bałtycki. Pod dowództwem majora Maddalena, znanego ze słynnego lotu na morze bałtyckie dokonanego przed czterema laty na wodnopłatowcu Savoia szykuje się nowy przelot włoskiego lotnictwa morskiego na północ Europy. Lot, w którym wziąć ma udział kilka wodnopłatowców odbędzie się z jeziora Varese w Alpach włoskich, wzdłuż Renu przez Amsterdam, Esbierg, Goteborg, Stokholm, Helsingfors, Leningrad (Petersburg) Rewel, Rygę i Gdańsk, skąd do Kopenhagi i wreszcie do Renu wzdłuż którego wrócą przez Alpy do Włoch.

Lot do Republiki Sowietów. Trzy samoloty B. R. 1 z siln. 700 MK. odbywają w obecnej chwili lot propagandowy do Rosji, pod dowództwem pułk. Bolognesi. W locie udział biorą mjr. Torello, kpt. Sbernadori, mjr. Rossanigo, dziennikarz Carlassare i trzech mechaników.

Przelot ma się odbyć z Turynu przez Udine. Wiedeń, Budapeszt, Lwów, Kijów, Smoleńsk, Moskwę, Orieł, Charków, Odesę, Bukareszt, Konstantynopol, Sofję, Belgrad, Udine do Rzymu

Lotnictwo metalowe. Znany konstruktor wielkich płatowców do bombardowania Caproni rozpoczął organizację działu fabrykacji metalowej W najbliższym czasie wypuszczony ma być przez Caproni'ego samolot dwusilnikowy metalowej konstrukcji. Pokrycie skrzydeł pozostanie z płótna.

W konstrukcji zastosowane zostaną rury stalowe i duralumin.

Sterowiec włoski dla Amundsena. Według informacji włoskich Amundsen pertraktuje obecnie o zakup włoskiego sterowca typu Nr. 1 dla swej wyprawy do bieguna północnego. Sterowiec Nr. 1 o promieniu działania 4000 km. bez trudności przebyć może przestrzeń ze Szpicbergu do bieguna. Sterowcem kierować ma załoga włoska. Amundsen nie ma obaw przed ewentualnemi trudnościami atmosferycznemi na jakie narażony być może sterowiec i zarówno, jak Nansen i Dr. Eckener skłania się do myśli użycia sterowca, jako statku powietrznego pozwalającego na zabranie większej załogi i użytecznego materjału na pokładzie.

Z NASZEJ BIBLJOTEKI.

Sykstus Lewicki „Wobec grozy wojny powietrznej". Odczyt. Warszawa, Zamek 1925. Nakładem Zarządu Głównego L. O. P. P. wyszła pod powyższym tytułem niezwykle pożyteczna broszurka, zawierająca odczyt wzorowy znanego prelegenta p. Sykstusa Lewickiego.

Broszurka ma na celu zwrócenie uwagi najszerszych warstw społeczeństwa na grozę przyszłej wojny oraz zmobilizowanie wysiłków w kierunku stworzenia silnego polskiego lotnictwa, które zabezpieczałoby nas przed najazdami wrogów.

Forma odczytu została nadana pracy tej celowo, aby goręcej czujące jednostki w naszych wioskach i miastach, zaopatrzywszy się w tę broszurkę, mogły z łatwością żywem słowem propagować idee L. O. P. P.

Niewątpliwie, zarówno duchowieństwo jak i nauczycielstwo, zarówno sfery ziemiańskie jak i młodzież akademicka, zarówno organizacje społeczne jak i pracownicy administracji państwowej, — zajmą się żywo broszurką p. Lewickiego, której niesłychanie niska ze względów propagandowych cena, bo zaledwie 15 groszy sprzyjać będzie jej szerokiemu i masowemu rozpowszechnieniu.

Skład główny: Zarząd Główny L.O.P P. Warszawa—Zamek.

Przewodnik po objazdowej Wystawie Lotniczej L. O. P. P. Poznań. — „Do tych którzy kochają polskie lotnictwo"—takiemi słowami wita czytelnika skromna broszurka opracowana przez ludzi którym widocznie polskie lotnictwo bardzo leżało na sercu

W prostych i szczerych słowach określone jest zadanie i działalność Ligi Obrony Powietrznej Państwa, tej najsilniejszej dziś w Polsce instytucji samoobronnej. Słowa te są niejako wstępem do części drugiej, do wykazu eksponatów, a ponieważ każdy sympatyk L. O. P. P, powinien wiedzieć jak samolot wygląda i lata—umieszczono na końcu popularny a nader dokładny obraz konstrukcji i działania samolotu.

Dobór eksponatów według spisu, jak na wystawę mieszczącą się w wagonie kolejowym, doskonały—jest wszystko co potrzeba.

Opis płatowca i przyrządów, zawierający nawet szczegóły fotografji lotniczej, bombardowania i t. p. nie mówiąc o szczegółach czysto technicznych zaciekawi każdego, a zamieszczony w końcu spis wydawnictw L. O. P. P. niejednego skusi do tej pożytecznej lektury.

Całość świetnie pomyślana, skromnie ujęta, zawiera w sobie dużo pożytecznego. Komitetowi Wojew. Poznańskiego należy się pełne uznanie nietylko za zorganizowanie Wystawy ruchomej ale i za ten katalog, który prostą, żywą i umiejętnie ułożoną treścią wyjaśni każdemu najważniejsze tajniki lotnictwa i w myśl intencji autorów, pociągnie do grona jego miłośników.

PRZEGLĄD CZASOPISM.

„Korporant" Nr. 4 tego starannie redagowanego miesięcznika, organu Związku polskich korporacji akademickich, zawiera m. in. piękny wiersz p. Janusza Wilatowskiego p. t „Orędzie lotu", poświęcony Lidze Obrony Powietrznej Państwa.

„Przegląd Wojskowy", kwartalnik poświęcony wojsk. myśli obcej, wydawany przez Wojsk. Instytut Nauk-Wyd., Odd. II Szt Gen. i Tow. Wiedzy Wojskowej, pod redakcją ppłk S. G. Stefana Roweckiego, zapoznaje z rozwojem sztuki wojskowej i dziedzin z nią związanych zagranicą.

Obecnie ukazał się zeszyt 5 tego kwartalnika.

Z pośród bogatej treści zeszytu na szczególną uwagę zasługują następujące artykuły: płk Florescu „Rozważanie nad rumuńską doktryną organizacji wojska i prowadzenia działań wojennych", „Niemieckie poglądy na kawalerję", „Twierdze leśne w Rosji sowieckiej" i t. d.

Zeszyt uzupełniają rubryki: „Wiadomości różne" (39 notatek) zawierające dane z różnych dziedzin wojskowości 10 państw, oraz „Bibljografja" 40 wojskowych czasopism zagranicznych 16 państw w 12 językach.

Artykuł gen. Camon'a o motoryzacji wojska, interesujący niewątpliwie ogół lotniczy, pozwolimy sobie wkrótce omówić.



JEAN SERGIS

Rekord.

Zapadająca się coraz niżej ziemia nabiera powoli wyglądu rzeczy martwej, mapy o wielkiej skali; znikły wszystkie wypukłości, wszystkie szczegóły; niekiedy tylko odblask promieni słonecznych od powierzchni wód nadaje temu barwnemu obrazkowi pozór życia.

Czas dłuży się Baratowi, a jego barografy wykazują zaledwie 7000 metrów; lecz nie traci on otuchy, wyczuwając swój aparat, jak żywą nerwową istotę której serce – silnik — bije równo i miarowo. Odruchowo działając na kierownice, przy rzadkich uderzeniach wiatru, Barat zaczyna rozmyślać nad tym rekordem wysokości, który musi koniecznie zdobyć; w uszach dźwięczą mu jeszcze słowa konstruktora Ferlay'a „od zdobycia przez nas rekordu zależy otrzymanie wielkiego zamówienia od jednego z rządów zagranicznych; rokowania z innemi państwami są w toku; wszystko od tego zależy; dla niego samego wreszcie, dla Barata, będzie to jeśli nie szczyt sławy, to w każdym razie szeroka popularność, wybicie się w szeregu nieznanych pilotów fabrycznych!"

Tymczasem lot trwa dalej a wskazówki barografów opisują swe regularne krzywe, na 7800 m..., 8000... m. Powiewne, długie obłoki przepływają i zdają się co tchu uciekać. Zimno zwiększa się i przenika przez futro. Barat sprawdza swą maskę do sztucznego oddychania.

Niebo jest teraz tak czyste, iż wydaje się zupełną pustką, przestrzeń tak ogromna, że Barat ma wrażenie, że jest atomem ziemskim, zgubionym w przestworzach. Ogarnia go powoli dziwna bezwładność. Rusza się, tupie nogami, stara się śpiewać, aby wymknąć się wrażeniu strasznego osamotnienia.

Wznosi się ciągle. Silnik działa prawidłowo, wskazówki barografów kreślą wciąż dalej linję wysokości na 9000, 9200... Szybkość wznoszenia się zmniejsza się. Barat nie zdejmuje oczu z tej karty która rozwija się powoli. Napięcie jest tak silne, iż dochodzi do wniosku, że życie jego jest związane z tym rekordem. Na miejscu, gdzie na papierze barografu wskazane jest 13.000 metrów, owa wysokość, którą należy osiągnąć, by zostać zwycięzcą, rysuje krzyżyk. Lecz ta linja, ta linja, która nie chce wznosić się więcej. Przed chwilą tak szybko wykreślała się coraz wyżej. Chłód staje się przeraźliwy; termometr, umocowany u prawego masztu, wskazuje 40° niżej zera.

Dzielny motor pracuje ciągle prawidłowo..., serce tętni, tętni wzbierającą nadzieją.

Dziesięć tysięcy metrów już są osiągnięte... przebyte... Małe obłoczki płyną na tej wysokości, jedyna ozdoba bezwzględnej, straszliwej pustki atmosfery. Ziemia już się więcej nie zapada, jest tak odległa, iż widok jej już się nie zmienia. A ta linja, która wznosi się tak powoli ku górze... 10 600... 11.000, ach, jak to długo! Lekka słabość ogarnia Barat'a, który sprawdza raz jeszcze swą maskę do sztucznego oddychania. Przypomina sobie wrażenie, które miał niegdyś, odbywając ćwiczenia w dzwonie pneumatycznym, na lotnisku w Bourget, przyrząd okazał się nie ściśle hermetycznym. Wszystko jedno!... stężał cały... trzeba się wznosić, wznosić wyżej. Barografy na karcie rejestracyjnej wloką się powoli do krzyżyka na 13.000 metrów. Już wskazują 12 000

Jest już ich teraz dwóch tylko na świecie. On Barat i ów posiadacz rekordu, dwóch tylko ludzi, którzy unosili się w tej warstwie atmosfery!

Z każdą chwilą czuje, jak puchnie mu głowa, dusi się. Energję swą kieruje na odnalezienie niedokładności w swym przyrządzie oddechowym. Lecz wznosić się trzeba. więc wznosi się dalej, 12.200 m... Jak to długo, jak ciężko! Ulec tak blisko celu? Nigdy! Dłoń jego zaciska się kurczowo na kierownicy; oko biega od licznika obrotów śmigła do barografów; wskazówka pnie się zwolna, pnie się jeszcze! Już 12 400 m... Nie czuje więcej zimna, chociaż termometr wskazuje 50° niżej zera. Jego wola słabnie i zasypia, jego odruchy są nieświadome, członki stają się jakby kauczukowe. Jeszcze sto metrów. Wyżej, jeszcze wyżej.. To okropne, nie jest już w stanie lecieć dalej... Trzeba.

Straszliwy bezwład ogarnia go całego. Zdaje mu się, iż zdobycie setki metrów trwa godziny, długie godziny. Lecz barografy wciąż markują wznoszącą się krzywą linję. Samolot staje się jak-

by coraz mięk szy, kierownice odpowiadają słabo 12 800... 12.900...

Głowa pęka; martwem okiem widzi wreszcie styl barografu, markujący 13.000 m. Jak gdyby jakaś sprężyna pękła w jego ciele, wszystko znika Barat traci przytomność. Samolot, pozostawiony na łaskę losów, opisuje dziwne koła, zsuwa się na skrzydło wpada w korkociąg i całym pędem kieruje się ku ziemi.

Upadek lub, być może, półświadomy wysiłek woli budzi Barata. W krótkiej chwili świadomości i decyzji wstrzymuje korkociąg. Wysiłek ten wyczerpuje go zupełnie i po chwili aparat zatacza zwoje korkociągu w stronę przeciwną. Ziemia zbliża się z przerażającą szybkością, lecz ciśnienie atmosferyczne staje się coraz bardziej normalnem. Barat powoli przychodzi do siebie. Ma wrażenie, iż przeszedł ciężką chorobę i, starając się przywrócić równowagę samolotu, powtarza sobie: zdobyłem rekord, zdobyłem rekord. Trzynaście tysięcy, trzynaście tysięcy, trzynaście, bębni mu w mózgu czarodziejska liczba.

W oddali biała plama lotniska; kieruje się w tę stronę, opuszcza się powoli; całym ostatnim wysiłkiem woli stara się wylądować wzorowo. Oto ziemia, samolot dotyka jej powierzchni, toczy się... Barat ma jeszcze siłę doprowadzić go przed swój hangar. Okiem obłąkanego patrzy na mechaników, tłoczących się koło niego, bełkocze 13 000, 13.000.

I wpada w niepamięć.



Zwycięstwo pilota.

Bohaterskiemu lotnikowi
Ludomirowi Rayskiemu.

W błękitach królował — bił się dla Wolności,
lotnik polskiej chwały i polskiej radości.

Bronił na dwa fronty swej pięknej ziemicy,
srebrzonej falami żyta i pszenicy.

I nieraz oddawał życie swe w przestworzach,
za Wielką Ojczyznę od morza do morza.

W zwycięskim rozpędzie nad Kijowem bywał,
okowy niewoli w błękitach rozrywał.

Nad królewskim Lwowem w krwi ciało swe nurzał,
a potem znów wracał nad Poznań, jak burza.

Nie zaznał spoczynku, ranami okryty,
On, pilot swej Sławy — lotnik pracowity.

Wszyscy się dziwili, jak on wytrwać może,
ile trudów przetrwał, Ty wiesz tylko Boże!

Lecz nigdy nie zwątpił w świetlaną Potęgę —
poprzez szlaki lotów wiła mu się wstęgą,

ponad chyże skrzydła wyrastała Słońcem,
w pęd śmigła się wplotła złotem promieniącem,

na oczy mu kładła uśmiech ukochany,
dodawała wiary i goiła rany.

A kiedy Zwycięstwo ogłoszono wszędzie,
znów dla Jej Potęgi pracuje w swym pędzie

I dzisiaj choc królów dumne ściska dłonie,
toć przecież nie oni, lecz on Cię obroni.

Toć przecież nie oni, gdy będzie potrzeba,
polegną dla Ciebie na granicy Nieba.

I nikt nie rozniesie po świecie Twej chwały,
tylko skrzydła jego, co Cię ukochały,

tylko motor dumnym rozdźwiękiem w przestworzach,
poniesie Twą Wielkość razem z nim za morza!

JANUSZ WILATOWSKI.

Okładka — rys. kpt. Rudlickiego. Winiety i tytuły — rys. p. E. Głowackiego, „Kronika Międzynarodowa" i „Technika" — rys. p. Stef. Osieckiego.

Redaktor: *J. Grzędziński.* Wydawca: *Liga Obrony Powietrznej Państwa.*

Drukarnia Rolnicza, Warszawa, Złota 24.

Biuletyn Ligi Obrony Powietrznej Państwa

Nr. 10.

ZARZĄD GŁÓWNY.

Tydzień Lotniczy. Sprawozdania z „Tygodnia Lotniczego" będziemy umieszczali, poczynając od przyszłego numeru, w miarę ich nadsyłania

Loty propagandowe. W ciągu „Tygodnia Lotniczego" odbył się na terenie całej Rzeczypospolitej szereg lotów propagandowych, które znakomicie przyczyniły się do zainteresowania społeczeństwa lotnictwem i celami L.O P.P.

Zorganizowanie tych lotów zawdzięczamy w znacznej mierze wydatnej pomocy Departamentu IV Żegl. Pow. M. S. Wojsk. i pozwalamy sobie na tem miejscu złożyć serdeczne podziękowanie jego szefowi gen Zagórskiemu oraz wszystkim pp. oficerom pilotom, którzy brali udział w naszych lotach propagandowych.

Fałszywe informacje o Amfibji L O.P.P. Nabyty przez L.O P P. samolot wodnolądowy Amfibja F. B A z siln. Hispano-Suiza 180 MK. dla propagandy wzdłuż rzek i jezior polskich stanowi wielki postęp w technice lotniczej.

Samolot ten, jako inowacja, spotkał się ze strony nieżyczliwych Lidze osób z szeregiem ataków w drodze puszczania fałszywych pogłosek.

Według tych pogłosek w Przeglądzie Wieczornym, Ilustrowanym Kurjerze Codziennym krakowskim i łódzkiej Republice Amfibja poleciała niezmontowana (sic!), została rozbita na bagnisku (!) i t. p.

W rzeczywistości zaś „pechowa" Amfibja wylądowała bez najmniejszych uszkodzeń aczkolwiek na mokrym terenie skutkiem chwilowego niedomagania silnika, które zdarzają się często przy najlepszej nawet kontroli rządowej (amerykański lot nad Oceanem Spokojnym, wypadek Thierry i t. p).

Amfibja jest w stanie doskonałym i odbywa lot po locie.

Imprezy lotnicze Sziklay'a. Liga Obrony Powietrznej Państwa przyjęła propozycję rumuńskiego organizatora p. Casimira na urządzanie skoków spadochronowych rumuna p. Sziklay'a na spadochronie Prometeo o rozwieraniu pneumatycznym, stanowiącym patent i własność Sziklay'a. Z dochodów imprezy p Casimir udzieli 50% Lidze Obrony Powietrznej Państwa (Komitetom Wojewódzkim i Powiatowym, do których zgłosić się ma p. Casimir).

Ogłaszanie sprawozdań w „Locie Polskim". Wszelkie sprawozdania finansowe Komitetów podawane do wiadomości publicznej należy nadsyłać do redakcji „Lotu Polskiego", celem ich umieszczenia, przed dn. 20 każdego miesiąca.

KOMITETY WOJEWÓDZKIE.

Brześć n/B W dniu 14 sierpnia r. b. odbyło się z inicjatywy p. wojewody poleskiego zebranie obywatelskie, na którem postanowiono powołać Komitet Wojewódzki „Tygodnia Lotniczego" i zdecydowano, że Komitet ten stanowić będzie jednocześnie tymcz Komitet Wojewódzki L.O.P.P. w Brześciu n/B.

Zarząd Komitetu ukonstytuował się w składzie następującym: prezes — p. L Dmowski, prezydent miasta; wiceprezesi — pp.: gen. Pachucki, zastępca dcy Okr. Korpusu Nr. IX i Kossobudzki, starosta brzeski; sekretarz — p. Roman Walewski, urzędnik Województwa; skarbnik — p. Downar-Zapolski, naczelnik wydziału w Kuratorjum; członkowie — pp.: inż. Szymkiewicz i Mazurkiewicz prezes miejscowego Koła L.O.P.P

Na posiedzeniu Komitetu wyłoniono 2 sekcje: propagandową z p. Świętochowskim, wice-prezydentem miasta, jako przewodniczącym, i sekcję dochodów pod przewodnictwem ks Kapelana Szczerbickiego

Nowogródek. W dniu 2 sierpnia b r odbyło się zgromadzenie członków Rady Nadzorczej, Zarządu i Komisji Rewizyjnej z udziałem zaproszonych gości. Treściwy referat o zadaniach i celach Ligi wygłosił przedstawiciel Komitetu Wojewódzkiego L.O.P P. w Wilnie pilot p St. Rymkiewicz.

Poznań Działalność Komitetu w okresie sprawozdawczym była poświęcona przedewszystkiem dalszej pracy nad reorganizacją poszczególnych Komitetów Powiatowych, które nie wykazały odpowiedniej żywotności Zakończono reorganizację 15 Komitetów Pow. o ogólnej liczbie Kół 86, nie licząc sprawnie funkcjonujących Kół na prawach Komitetów Powiatowych: Bydgoszcz-Miasto, Kolej Okręg. Koła D. K. P., Koło przy Okręg Sądzi

Apel., Koło przy Wielkop Izbie Skarb., co w sumie daje 196 Kół, których liczba członków wynosi 29,000

Dużo uwagi poświęcono propagandzie odczytowej i prasowej. W dziale wydawniczym przystąpiono do druku podręcznika inż. Mokrzyckiego i broszury por. pil. O. Tuśkiewicza pt. „Przyszłość lotnictwa" Zorganizowano objazdową wystawę lotniczą. W myśl polecenia Zarządu Głównego roztoczono opiekę nad Szkołą Pilotów.

Na miejsce przeniesionego z Poznania płk Perini'ego dokooptowano na stanowisko wiceprezesa Zarządu Komitetu Woj. płk. Abżółtowskiego, d-cę 3 p. lotn D-ca O. K. VII gen Sosnkowski został zaproszony do Rady Nadzorczej

Stan funduszów na 1-go lipca: 54,879 zł. 08 gr.

Wilno Biuro i sekretarjat Komitetu zostały przeniesione z ul. Mickiewicza na ul. Wielką Nr. 34 (tel. 169).

W czasie od 1 do 11-go lipca, pod kierownictwem pilota rez. p. St. Rymkiewicza został zorganizowany II-gi kurs prelegentów lotniczych, na który zapisało się 42 słuchaczy. W dniu 13 lipca absolwenci Kursu zwiedzili fabrykę samolotów Plage & Laśkiewicz w Lublinie.

Komitet wydał na Tydzień Lotniczy starannie zredagowany „Dodatek Lotniczy".

Na tle nader przychylnego stanowiska społeczeństwa wileńskiego wobec akcji „Tygodnia" jedynym przykrym zgrzytem był niewymagający komentarzy postępek Banku Tow. Spółdzielczych, Oddz. w Wilnie, który nie przyjął do rozprzedaży naszych nalepek

KOMITETY POWIATOWE.

Lubartów. „Echo Ziemi Lubartowskiej" wydało na Tydzień Lotniczy piękny numer specjalny, poświęcony L. O. P. P , zapisując się tem w wdzięcznej naszej pamięci.

Pow. Lubartowski należy wogóle do najlepiej zorganizowanych naszych powiatów. Jest to przedewszystkiem zasługą energicznego i oddanego Lidze starosty lubartowskiego p Stefana Mańkowskiego, prezesa Zarządu Komitetu Pow L. O P. P

NOWA SZKOŁA TECHNICZNA.

Min. Wyzn. Rel. i Ośw. Publ. podaje do wiadomości, że dnia 16 października r. b. otwiera w Warszawie przy ulicy Kopernika 28 Państwową Szkołę Techniczną typu zasadniczego z Wydziałem Lotniczym i Samochodowym. Kurs 4 letni. Do szkoły przyjmowani będą kandydaci, którzy ukończyli 4 klasy szkoły średniej ogólnokształcącej państwowej lub prywatnej przez Państwo uznanej, albo 7-oddziałową szkołę powszechną lub szkołę rzemieślniczo przemysłową. Do podania o przyjęcie na imię dyrektora szkoły należy dołączyć: 1) świadectwa szkolne, 2) metrykę urodzenia, 3) życiorys własnoręcznie napisany, 4) 2 fotografje kandydata z ostatniej doby z własnoręcznym podpisem. Podania przyjmowane będą do dnia 12 października r. b. Egzaminy sprawdzające odbędą się 13, 14 i 15 października r. b.

SPRAWOZDANIE

z Tygodnia Lotniczego odbytego w czasie od 5 X — 12/X 1924 r. na terenie Województwa Nowogródzkiego.

WPŁYWY.

Pow. Kom. Nowogródzkiego	5386 zł 56 gr.
„ „ Słonimskiego	2857 „ 64 „
„ „ Lidzkiego	6635 „ 84 „
„ „ Baranowickiego	8719 „ 79 „
„ „ Nieświeskiego (15 d a 5. 16=77.40) . .	6736 „ 90 „
„ „ Wołożyńskiego (w tem 10 a 5. 16=51.60)	3027 „ 15 „
„ „ Stołpeckiego (m. 77380000 po 1.800.000=45 zł.) .	2782 „ 80 „
Bilans	36.146 zł. 68 gr.

WYDATKI.

Pow. Kom. Nowogródzkiego	354 zł. 14 gr.	
„ „ Słonimskiego . .	— —	
„ „ Lidzkiego . . .	136 „ 35 „	
„ „ Baranowickiego	899 „ 70 „	
„ „ Nieświeskiego .	178 „ 89 „	
„ „ Wołożyńskiego .	277 „ 37 „	
„ „ Stołpeckiego .	— —	1846 zł. 45 gr.
Czysty zysk	34.300 zł. 23 gr.	
i 15 mk. niem., 5 rb. 05 srebr. ros.		
		36.146 zł. 68 gr.

Uwaga: Gotówka znajduje się:

Na wydatki Pow. Kom. Nowogr	88,04	
Lidzki .	499,49	
Baran. .	120,19	
Wołoż. .	77,75	785,47
W P. K. O. (na rachunku 8500) . . .		6051,07
W Banku Lud. Chrześć. w Nowogródku .		26265,89
W Kasie Spółdzielczej w Nowogródku .		1197,80
Razem jak wyżej . .		34.300 zł. 23 gr.

i 15 mk. niem., 5 rb. 05 kop. srebr. ros. wpłacono do Zarządu Głównego w Warszawie.

Nowogródek, d. 25/VIII 25 r.

Komisja Rewizyjna Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. w Nowogródku

(—) Ks. Władysław Szymański
Dyrektor Banku Chrz. Ludow. w Nowogródku

(—) Henryk Narkiewicz-Jodko
Sędzia Okręgowy

(—) Józef Sobestjański
Inspektor Skarbowy pow. Nowogródzkiego